Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

DM 6,50 öS 50,- SFr 6,50 hfl 8 bfr 158,- lfr 158,- dkr 32,-

Nr. 7 Juli 2001

50. Jahrgang

B13411

Lok-Land-Impressionen

Träume werden wahr

TESTS

Schöne Württembergerin:

Die K von Trix

Letzte DR-Entwichkung:

Die 156 von Gützold

Zukunftschance oder Ausverkauf

Bombardier schluckt Adtranz

Vorbild und Modell:

Signale in Position gebracht



150 JAHRE

über GÖLTZSCH und ELSTER

REKORD-Brückenschlag

Dank Schubert staunt die Welt Bauklötze



Foto: Markus Tiedtke

106 Geschaut und gebaut

Viele Ideen sammelte Berthold Rakowitz, der Erbauer von Lok-Land, auf seinen zahlreichen Reisen und setzte sie daheim im H0-Maßstab um.



Foto: Verlag Bild und Heimat Reichenbach

14 Brückenschlag

Göltzschtal- und Elstertal-Viadukt gelten noch heute als Meisterwerke der Brückenbaukunst. Mit der Konstruktion setzte sich Johann Andreas Schubert ein Denkmal.



Foto: Jochen Frickel

40 Geburtstagsfeier

Das Kranichsteiner Eisenbahnmuseum hat eine bewegte Geschichte. Seit 25 Jahren ist es ein beliebter Anlaufpunkt für Dampflokfreunde im Rhein-Main-Gebiet. Auch die umfangreiche Wagensammlung lohnt einen Besuch.



Foto: Uwe Siedentop

32 Schwabenstreich

Die Brenzbahn liegt nicht im Zentrum der Eisenbahnwelt und hat darum noch viel Flair.



Foto: Jochen Frickel

84 Schluss-Akkord

Die Baureihe 252 war die letzte von der DR entwickelte E-Lok. Gützold bildet die modernen, nun als 156 bezeichneten Maschinen in der Baugröße H0 nach.

BAHNWELT AKTUELL

MESSE MÜNCHEN

Messe Transport Logistik in München



Der bayerische Staatsminister Otto Wiesheu besuchte am Rande der Messe das Sorgenkind Integral der Bayerischen Oberlandbahn. Die Beteiligten hoffen jetzt auf einen erfolgreichen Start des neuen Integral, der vielleicht auch eine Möglichkeit zum Weiterbau dieser Triebwagen in Deutschland eröffnen könnte.

● Die „bedeutendste Messe für Transport und Logistik in Europa" sei die Fachmesse auf dem neuen Münchner Messegelände, so war zu hören bei der Eröffnung der „transport logistic 2001", die aus der ehemaligen Messe Transport München im Vierjahresrhythmus entstand und zukünftig alle zwei Jahre stattfinden soll. Beinahe 1000 Aussteller aus 37 Ländern waren auf der Leistungsschau vom 15. bis 19. Mai vertreten. Alles rund um den Warentransport auf dem Wasser, der Straße, der Schiene und in der Luft war in München anwesend. Der offensichtliche Schwerpunkt der Transport Logistik ist eindeutig der Güterverkehr, der Personentransport war nur eine kleine Randerscheinung auf dem Freigelände. Dort präsentierte die Bayerische Oberlandbahn (BOB) den neuen Integral, der jetzt auch funktionieren und spätestens ab dem Sommerfahrplan München wieder mit der Region zwischen Lenggries und Bayerisch Zell planmäßig verbinden soll. Passend zur Ausstellung fand in München auch eine zweitägige Verkehrsministerkonferenz statt. Diese sorgte auch für reichlich hohen politischen Besuch bei der Eröffnungsveranstaltung der Messe, zu der auch der tschechische und der kroatische Fachminister kamen. In seiner Begrüßungsansprache wies der bayerische Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Otto Wiesheu (CSU), auf die immer wichtiger werdende Bedeutung des Themenfeldes Verkehr und Logistik hin. Gerade in einem exportorientierten Land müsse die Politik für eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur sorgen: „Export will jeder, nur den Verkehr nicht", gab Wiesheu zu bedenken. Und ob man die Globalisierung nun wolle oder nicht, sie fände eben statt, und man müsse sich ihr stellen. Er wies aber auch darauf hin, dass es für den Ausbau der Verkehrswege natürliche Grenzen gäbe und es deshalb immer wichtiger werde, die bestehenden Verkehrsströme zu optimieren. Der Einfluss europäischer Politik wurde bei der Eröffnung durch die Rede des Sprechers der EVP-Fraktion im Ausschuß für Regionalpolitik und Verkehr des Europäischen Parlaments, Dr. Georg Jarzembowski (EVP), verdeutlicht. „Die nationalen Eisenbahnen haben den Binnenmarkt verschlafen", glaubt Jarzembowski, und müssen sich jetzt den neuen europäischen Anforderungen in kürzerer Zeit stellen. Er verwies auf zwei wichtige Entscheidungen von Ministerrat und europäischem Parlament aus dem Jahr 2001. Zunächst die Richtlinie über die Interoperabilität, die ein europäisches Entscheidungssystem darstelle für technische Spezifikationen von rollendem Material, aber auch für Sicherheitssysteme und mehr. Die zweite Entscheidung aus Straßburg und Brüssel sei das sogenannte Eisenbahn-Paket, das eine europaweite Regelung für die Zulassung von Eisenbahngesellschaften, die Trassennutzung und die Preise hierfür beinhalte. Ziel sei die endgültige Liberalisierung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs bis zum Jahr 2008. Das werde sich auch deutlich im öffentlichen Nahverkehr bemerkbar machen, der nun europaweit ausgeschrieben werden müsse.



Während in den Messehallen die feierliche Eröffnung stattfand, demonstrierten vor dem westlichen Eingang Mitarbeiter des Aw Neuaubing für den Erhalt ihres Betriebs. Prominente Unterstützung erhielten sie von Norbert Hansen, dem Vorsitzenden der Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet.

Auf die europäische Problematik angesichts der kommenden EU-Erweiterung ging auch der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig (SPD), in seiner Begrüßung ein. Deutschland sei Transitland und müsse mit stark zunehmendem Verkehr rechnen. Die Bundesregierung erwarte beispielsweise eine Verdoppelung

NIEDERLANDE

„Rent a Tram" auf Holländisch

● Seit Januar 2001 setzen die Niederländischen Staatsbahnen erst einen, inzwischen zwei Stadtbahnwagen ein. Einer pendelt täglich im 15-Minuten-Takt auf der neuen und nur 1,9 Kilometer kurzen Verbindungsstrecke zwischen Houten und Houten Castellum, einem Neubaugebiet etwa zwölf Kilometer südlich von Utrecht. Nahverkehrs- und Fernzügen zwischen Utrecht und s'Hertogenbosch wird so ein zweiter Stopp erspart, bis in einigen Jahren der Bahnhof Houten komplett verlegt wird. Zum Einsatz auf der Houten-Tram kommt zur Zeit ein ehemals hannoverscher Stadtbahnwagen. Nach der Weltausstellung Expo 2000 und dem damit verbundenen Mehrverkehr waren in Hannover rund 70 Fahrzeuge überzählig, die ältesten (Baujahre ab 1974) wurden abgestellt. Als erste übernahmen die Verkehrsbetriebe Den Haag (HTM) einen Triebwagen. Nach durchaus erfolgreichen Testfahrten wurde er dann samt Personal an die NS für die im Auftrag der Gemeinde Houten befahrene Strecke vermietet und dafür auch umgestaltet. "HTM – Rent a tram", das steht tatsächlich am nunmehr gelbbunten Wagen. Noch gewöhnungsbedürftig ist bei beiden Wagen der Fahrgastraum mit viel Apfelgrün und Hellblau.



Fotos (3): Stefan Alkofer

Stark vertreten auf dem Freigelände der Messe München und in der Halle war DB Cargo, die eine Vielzahl neuer Güterwagen und Logistik-Lösungen präsentierte.

des Güterverkehrs auf der Schiene bis zum Jahr 2015. Es sei jetzt Aufgabe der Politk, gestalterisch tätig zu sein, um die erwartete Zunahme in allen Verkehrsbereichen von Anfang an sinnvoll steuern zu können. Es müsse ein integratives Verkehrskonzept entstehen, das gerechte Gebühren für die Wegenutzung beinhalte. Im Straßenverkehr bedeute das ab 2003 entfernungsabhängige Gebühren für Lastwagen. Diese Abgaben für die Wegebenutzung müssen zweckgebunden sein und in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einfließen. „Es gibt gute Gründe, optimistisch zu sein", meint der Minister. Die rot-grüne Regierung habe für einen deutlichen Zuwachs an Investitionen für Schiene und Straße gesorgt. Schließlich müsse die Bahnreform fortgesetzt, und die Bahn wirtschaftlich werden. Bodewig forderte aber auch mehr Konkurrenz auf der Schiene und dies setze den diskriminierungsfreien Zugang für alle Anbieter voraus. „Die alten Feindbilder sind überholt", erklärte der Minister und forderte angesichts des dramatischen Verkehrszuwachses zu einem Miteinander gleichwertiger Partner auf. Die Messe besuchten insgesamt 35 500 Fachbesucher, was einem Zuwachs von acht Prozent gegenüber der letzten Transport München bedeutet. Die Messe München freute sich besonders über einen überproportionalen Anstieg ausländischer Besucher von zwölf Prozent. Auf der Verkehrsministerkonferenz, die während der Transport Logistik stattfand, erinnerten die Länderminister und -senatoren den Bund nochmals an seine grundgesetzliche Verpflichtung, die erforderlichen Mittel „für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen (...) zur Verfügung zu stellen." Weiterhin stellten die Minister fest, dass die Bahnreform bisher nur zum Teil erreicht sei, und appelierten an die Bundesregierung, diese abzuschließen. In ihrem Beschluss begrüßten sie das Vorhaben von Bundesverkehrsminister Bodewig, die „Frage der Unabhängigkeit von Netz und Betrieb eingehend unter Gesichtspunkten des Wettbewerbs, der Finanzierungssicherheit, der Steigerung der Leistungsfähigkeit und der notwendigen Zusammenarbeit von Netz und Betrieb zu untersuchen." Das Thema ist somit immer noch nicht vom Tisch. *al*



Foto: Achim Uhlenhut

Hannover grüßt Holland: Der Stadtbahnwagen aus der Stadt an der Leine übernimmt jetzt den Verkehr zwischen Houten und Houten-Castellum in der Nähe von Utrecht.

STANDPUNKT

Auch moderne Bahn braucht den Visionär

Der Jubiläen gibt es viele in diesen Tagen. Strecken, Bahnhöfe, selbst Eisenbahnbrücken können auf runde Jahreszahlen verweisen, sichtbarer Ausdruck für das florierende und bis ins 20. Jahrhundert insgesamt stetig wachsende Transportsystem Schiene. Die trotz unbestreitbarer Rückschläge und auch damals schon schwerer Unglücke noch ungebrochene Fortschrittsgläubigkeit fand immer wieder neue Nahrung durch technische Pionierleistungen, die der Eisenbahn eine zentrale Rolle beim gesellschaftlichen Umbruch sicherten.



Dr. Karlheinz Haucke

Dabei waren es nicht allein Männer wie Friedrich List, Johann Andreas Schubert oder Alfred Krupp, die dem eisernen Weg zum Erfolg verhalfen, vielmehr sorgte die Masse der Namenlosen für den Durchbruch. Jene, die die Eisenbahnen bauten, sie hernach pflegten, sie benutzten, sich mit ihnen und ihren Verheißungen identifizierten, waren die wahren Garanten des Erfolgs. Eine positive Massenbewegung im buchstäblichen Sinne des Wortes, die letztlich auch half, die deutsche Kleinstaaterei zu benden: Die vernetzte Gesellschaft ist eben keineswegs unsere Erfindung.

Dem Verlust der sozioökonomischen Mitte zollt die Bahn seit Jahrzehnten schmerzlichen Tribut. Der Chance eines grenzenlosen Europas mit einheitlicher Währung, auch von der Bahnindustrie durchaus begriffen, steht die Eisenbahn selbst mangels Weitsicht der Politik fast hilflos gegenüber. Gelegentlich soll das Feiern von Jubiläen ja helfen, aus großer Vergangenheit Mut und neue Kraft zu schöpfen: Die Bahn braucht Visionen, nicht nur Jubilare!

BAHNWELT AKTUELL

BELGIEN

Montzener Viadukt zur Sanierung gesperrt

● Der im deutsch-belgischen Güterverkehr stark frequentierte Viadukt bei Montzen muss sich ab dem Fahrplanwechsel einer Sanierung unterziehen. Dabei sollen die Metallträger vollständig ausgetauscht und die Betonpfeiler modernisiert werden. Der Güterverkehr wird für diese Zeit über Welkenraedt umgeleitet.



Foto: Jörg Hajt

Für längere Zeit wird der eindrucksvolle Montzener Viadukt nicht nur für belgische Dieselloks gesperrt sein.

GÖRLITZ

Straßenbahnbetrieb verkauft

● Im Zeichen des Wettbewerbs hat der Stadtrat Görlitz am 26. April 2001 den Verkauf von 74,9 Prozent seines Anteils an den Stadtwerken Görlitz AG an den französischen Vivendi-Konzern beschlossen. Damit wechselt erstmals auch ein deutscher Straßenbahnbetrieb den Besitzer. Zukünftig führt die Vivendi-Tochter Connex den Betrieb, die bereits bei mehreren Privatbahnen aktiv ist. Nach intensiven Verhandlungen mit zwei Unternehmen hat der Stadtrat letztlich Vivendi den Zuschlag erteilt, weil das Angebot der Stadt große Mitwirkungsrechte einräumt und deutlich bessere Zusagen zum Schutz der Mitarbeiter enthält. Für den Nahverkehr wird der städtische Zuschuss von jährlich sechs Millionen Mark auf zehn Jahre bei gleichbleibender Leistung festgeschrieben und der städtische Haushalt entlastet. Experten rechnen bald mit weiteren Übernahmen.

RAG

Keine Kohlezüge mehr zwischen Dorsten und Gladbeck



Foto: Jörg Hajt

Am 3. Mai 2001 konnte man den RAG-Kohlezugpendel zwischen Gladbeck und Dorsten noch beobachten.

● Durch die unterirdische Verlagerung der Kohleförderung von der Schachtanlage Fürst Leopold in Dorsten zur Zeche Westerholt in Gelsenkirchen ab 1. Juli 2001 werden die Kohlezugpendel zwischen Hervest-Dorsten und Gladbeck West überflüssig. Seit 1997 waren diese Züge auf der KBS 424 ausschließlich mit RAG-Maschinen bespannt.

ZWISCHENHALT

Die Hamburger Hochbahn AG drängt in den Eisenbahnmarkt. Nachdem sie gemeinsam mit der AKN Eisenbahn AG Kaltenkirchen schon den Betrieb der schleswig-holsteinischen Strecke Neumünster-Bad Oldesloe gewinnen konnte, war sie jetzt zusammen mit der Prignitzer Eisenbahn AG in Mecklenburg erfolgreich: Über der Strecke Hagenow-Ludwigslust-Neustrelitz-Mirow weht bald die Hochbahnfahne. Nächster Coup soll der Betrieb der Strecken Hamburg-Bremen und Hamburg-Uelzen sein, den die niedersächsische Landesregierung trotz heftigsten Widerstandes der DB AG jetzt ausschreiben wird. Auch eine Übernahme der Hamburger S-Bahn wäre aus Sicht von HHA-Chef Elste wünschenswert.

Eine Cessna beschädigte bei einer Notlandung am 19. Mai die Fahrleitung zwischen Rangsdorf und Zossen auf der Magistrale Berlin – Dresden auf 1000 Metern. Zudem wurden bei der Notlandung 20 Meter neben dem Gleis Flugzeugteile auf den Bahnkörper geschleudert. Glücklicherweise wurde bei dem Zwischenfall niemand verletzt.

Siemens kann sich freuen: Eine Bestellung mit einem Wert von 2,5 Milliarden Euro stellt den größten Auftrag für den Elektrokonzern der letzten 20 Jahre dar. Dafür liefern die Münchner 1200 Desiro-Triebwagen und zugehörige Serviceleistungen an das private britische Bahnunternehmen Stagecoach und Angel Trains. Diese Firma ist eines der weltgrößten Leasingunternehmen für Schienenfahrzeuge.

Die chinesische Begeisterung für den Transrapid kennt scheinbar keine Grenzen. Der chinesische Ministerpräsident spricht inzwischen konkret über den Bau der etwa 1300 Kilometer langen Verbindung von Schanghai nach Peking.

Die DB Netz AG ist im Gespräch: Zunächst musste man Stellung beziehen zu angeblichen Plänen, das Gleisnetz um 20 bis 25 Prozent zu verkleinern: In einer internen Erklärung spricht man von einer Optimierung des Netzes und lediglich von einem Abbau von etwa zehn Prozent. Aber ein Drittel aller Weichen soll bis 2005 wegfallen. Das sind immerhin 28000 Stück. Wer da wohl alles seinen Bahnaschluss verliert?

MINDENER KREISBAHNEN

Müllzug aus den Niederlanden



Der erste Zug der neuen Verbindung passiert am 20. April 2001 mit der V6 der MKB Rheine Pbf auf der Fahrt nach Spreewitz.

Foto: Michael Schumann

● Seit dem 20. April 2001 führt die Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB) einen neuen Ganzzugverkehr durch. In Zusammenarbeit mit der niederländischen Bahngesellschaft Afzet Container Transport Service Nederland bv (ACTS) verkehrt vorerst einmal wöchentlich ein aus 27 ACTS-Waggons bestender Zug von Groningen über Bad Bentheim, Osnabrück, Minden, Hannover, Magdeburg, Lutherstadt Wittenberg nach Spreewitz/Schwarze Pumpe und zurück. Die MKB übernimmt den Zug planmäßig im Grenzbahnhof Bad Bentheim mit ihrer Lok V6. Befördert wird in den blauen Containern vorbehandelter, gepresster Hausmüll aus den Niederlanden, der im Sekundärrohstoff-Verwertungszentrum Schwarze Pumpe zu Methanol verarbeitet wird. Das Zugpaar verkehrt freitags in West-Ost-Richtung und sonntags zurück.

DB AG

Jede fünfte Stelle in Gefahr

● Die DB AG will im Nahverkehr ihre Personalkosten senken, die nach ihren Angaben um 20 Prozent über dem Niveau der privaten Konkurrenten auf der Schiene lägen. Daher müßten mindestens 9400 Arbeitsplätze gestrichen und neue Tarifverträge ausgehandelt werden. Falls die DB AG weitere Ausschreibungen von Strecken verlöre, würden sogar noch weit mehr Stellen wegfallen.

Hamburg schickt seine U-Bahnlinie U2 ins Trockendock: Weil fast alle Brücken an der ersten Hochbahnstrecke von 1912 ausgewechselt werden müssen, wird zwischen dem 26. Mai und dem 30. September die Linie U2 auf dem Abschnitt Barmbek – Mundsburg voll gesperrt. Unter laufendem Betrieb hätte man zehn Jahre für diese Arbeiten gebraucht. 90 Millionen Mark läßt sich die Hamburger Hochbahn die Baumaßnahme kosten. Die täglich 40.000 Fahrgäste müssen auf andere Schnellbahnlinien oder Busse ausweichen.

Die ÖBB und DB Cargo gründen einen Lokpool. Am 1. Juli wird die Gesellschaft mit Sitz in Frankfurt offiziell aus der Taufe gehoben. Sie soll für einen wirtschaftlicheren Einsatz der Triebfahrzeuge im Güterverkehr sorgen. Vorläufig stellen beide Seiten je 25 Triebfahrzeuge dem Lokpool zur Verfügung.

Die bayerische Landeshauptstadt München bekommt einen zweiten S-Bahn-Tunnel. Das störungsanfällige Nadelöhr zwischen Haupt- und Ost-Bahnhof soll entlastet werden. Als Alternative stand noch ein überirdischer Südring zur Diskussion. Grundstücks- und Platzprobleme und die nur geringfügig niedrigeren Baukosten sprachen jedoch gegen diese Variante. Das milliardenschwere Mammutprojekt soll frühestens 2015 fertiggestellt sein.

SBB und BLS unterzeichnen Letter of Intent. Die beiden großen Schweizer Bahnunternehmen wollen durch ihre Absichtserklärung in Zukunft eine saubere Aufgabenteilung erreichen. Die Kooperation soll beide Unternehmen am Markt stärken und hat auch Auswirkungen auf den jeweiligen Fahrzeugpark.

Das Guten-Abend-Ticket wird nicht mehr das sein, was es einmal war. Zukünftig dürften Fahrgäste, die sich spontan für die Nutzung dieses preiswerten Angebots entscheiden, Schwierigkeiten bekommen. Die einzelnen Züge sollen nur noch bestimmte Kontingente je nach ihrer durchschnittlichen Auslastung erhalten. Hoffentlich heißt es nicht bald gute Nacht für das Guten-Abend-Ticket!

HANNOVER

Messe-S-Bahn mit geliehenen Dosto-Wagen

● Zur Computermesse CeBIT vom 22. bis 28. März 2001 und während der Hannover-Messe Industrie im April kam die neue hannoversche Messelinie S6 erstmals zum Einsatz. Sie ergänzt das erst seit November 2000 bestehende Netz mit seinen fünf Linien um eine schnelle Zusatzverbindung zwischen Flughafen Hannover-Langenhagen und dem Bahnhof Hannover-Messe/Laatzen, auch als Expo-Bahnhof bekannt. Die Zusatzlinie war eigens für die zwei Messewochen bei der Deutschen Bahn AG bestellt worden. Während der CeBIT waren besonders morgens und abends die im Halbstundentakt eingesetzten drei Züge teilweise mehr als voll, da die CeBIT die mit Abstand größte und besucherstärkste Messe der Welt ist. Bei der Hannover-Messe ist es ähnlich, jedoch herrscht nicht ganz so viel Andrang. Am Bahnhof Hannover-Messe/Laatzen standen der S-Bahn – wie schon während der Weltausstellung Expo 2000 – zwei separate Bahnsteige zur Verfügung. Der Halbstundentakt war das eine Manko, der Fahrzeugmangel das andere. Zusätzlich zu einem Vollzug aus drei ET 424 (inzwischen tatsächlich betriebsbereit!) setzte DB Regio zwei Wendezüge aus Leihwagen ein: Jeweils eine Düsseldorfer 143 mit drei Doppelstockwagen, beheimatet in Cottbus. Schnell wurde die Kapazität allerdings mit je einem vierten Wagen aus niedersächsischen Beständen aufgestockt.



Foto: Achim Uhlenhut

Ein Düsseldorfer Gast in Hannover: Maschinen der Baureihe 143 mit Cottbusser Doppelstockwagen machten in der Messestadt S-Bahn-Verkehr.

BAHNWELT AKTUELL

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.

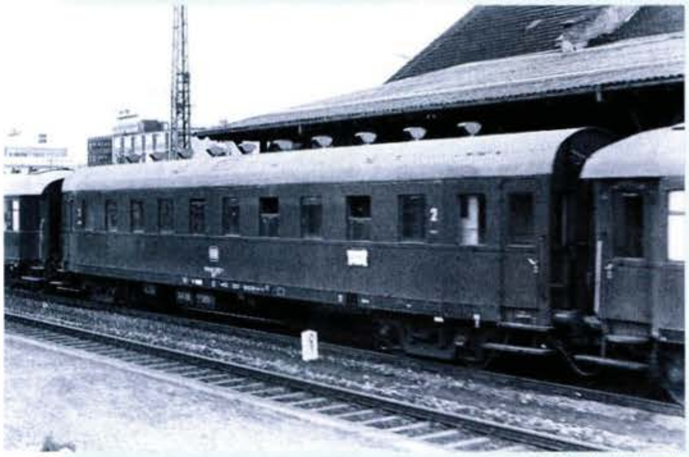


Foto: Herbert Stemmler

Die Bauart der Dachlüfter dieses DB-Wagens kommt dem Eisenbahnfan weit weniger bekannt vor als die charakteristische Form der Wagenenden. Letztere geht auf eine Entwicklung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von 1921 zurück. An den frühen Schnellzugwagen C4ü-21 erprobte die DRG verschiedene Kopfformen. Die bekannteste dürfte diejenige sein, bei der das Dach über den Einstiegen zu den Wagenenden hin ansteigt. Eben diese Form gab der Wagengattung ihren Spitznamen. Auch in angrenzenden Ländern fand diese Konstruktion Beachtung. Eine Nachbar-Staatsbahn ließ im eigenen Land eine Schnellzugwagenbauart entwickeln, die sich kaum von den deutschen Konstruktionen unterschied. Diese Wagen bildeten in der Zwischenkriegszeit das Rückgrat des dortigen Schnellzugverkehrs. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben viele Exemplare in Deutschland. Bei der DB hielten sich einige dieser Beutewagen sogar bis 1982, erheblich länger also als die deutschen Originale. Das Foto entstand in Böblingen am 6. Oktober 1974. Die fremden Wagen erhielten von den deutschen Bahnern einen Spitznamen, der sich aus dem Herkunftsland und dem „fischigen" Spitznamen der deutschen Originale zusammensetzte, und wir wollen wissen, wie der lautete.



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2001 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Endstation Aue - Eine Dampflok kehrt heim" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete "Köf".Die 20 Exemplare "Endstation Aue" haben gewonnen: Roland Stampfli, CH-4535 Hubersdorf; Sigurd Grossmann, 06773 Gräfenhainichen; B. van Wierst, NL-1276 Huizen; Timo Gatena, 26489 Westochtersum; Ulli Werner, 97633 Trappstadt; Niklas Quotschalla, 83410 Laufen; Hermann Josef Ruland, 52249 Eschweiler; Walter Kübler, 71364 Winnenden; Isabell Poschen, 53894 Mechernich; Christiane Föhr, 37520 Osterode; C.-D. Seel, 01307 Dresden; Dieter Butschke, 12355 Berlin; Wilfried Merker, 71560 Sulzbach; Gerd Krings, 53894 Mechernich; Christel Warnke, 39340 Haldensleben; Günter Brösing, 09212 Limbach-Oberfrohna; Rudolf Heinrich, 75031 Eppingen; Wolfgang Gerlach, 45964 Gladbeck; Manfred Aurich, 09119 Chemnitz; Ludwig Wiederhold, 79111 Freiburg.

DB AG

Positive Bilanz

● Etwas überraschend legte die DB AG auf ihrer Bilanzpressekonferenz am 17. Mai erstaunlich gute Zahlen vor. So stieg der Umsatz im Kerngeschäft um fünf Prozent. Das führt im Konzern zu einem verbesserten Ergebnis von 847 Millionen Euro vor Abschreibungen, Zinsen, Steuern und Altlastenerstattungen. Das betriebliche Ergebnis nach Zinsen nahm um 286 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr zu und erreicht für das Jahr 2000 199 Millionen Euro. Nachdem zuvor die Bahn immer als kurz vor dem Konkurs beschrieben wurde, wird sich mancher über eine derartige Bilanz wundern.

DAMPFBAHNFREUNDE MITTLERER RENNSTEIG

Mit der 94 auf die Steilstrecke

● Heimat- und Eisenbahnfreunde entrissen die landschaftlich reizvolle Strecke von Ilmenau zum Rennsteig nach Beseitigung bürokratischer Schranken und einigen Baumaßnahmen der Vegessenheit. Zwischen Stützerbach und dem Bahnhof Rennsteig konnten deshalb am 19. Mai 2001, fast genau drei Jahre nach der Stilllegung am 23. Mai 1998, wieder Züge fahren. Die schon zu Plandienstzeiten dort aktive 941292 konnte von der DB für die nächsten Jahre angemietet werden. Mit zwei Personen- und einem historischen Packwagen am Zughaken fuhren Eberhard Mühlan am Regler und Heizer Marcel Reichert die Lok im Stundentakt berg- und talwärts. Ein vorbildlich aufgearbeiteter Güterwagen der Bauart „Oppeln" stand, mit 8000 Litern Wasserreserve, stilecht an der Laderampe in Stützerbach. Festlichkeiten nach Thüringer Art mit Rostbratwurst, Kaffee und Kuchen, Ausstellungen im Güterschuppen und Vorführungen historischer Traktoren durch die Schlepperfreunde Roda, umrahmt vom Flair der Dampflokzeit, boten den zahlreichen Besuchern aus nah und fern ein Erlebnis besonderer Art. Trotz vieler überregionaler Veranstaltungen wie dem Rennsteiglauf lauschten mehrere Tausend dem Konzert der 94 im stillen Göpfertstal. Die Mitstreiter des Vereins möchten Strecke, Maschinen und Material der Nachwelt erhalten. Der Region, dem Fremdenverkehr, der Wirtschaft, Sportlern und Erholungssuchenden wäre ein guter Dienst erwiesen. Hoffentlich hallten die Auspuffschläge und Glockensignale der guten alten Dame 941292 bis Erfurt und Berlin. Informationen gibt es bei: Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V. (DmR), c/o Oberstraße 51a, 98714 Stützerbach, Telefon: 036784/ 50 844, Fax: 036784/ 52 897, Internet: www.rennsteig-park.de.



Foto: Rainer Albrecht

Am 19. Mai 2001 war wieder Zugbetrieb im Bahnhof Rennsteig. Der Zug mit 941292 steht zur Rückfahrt nach Stützerbach bereit.

VIP POTSDAM

Neue Strecke, neuer Betriebshof

● Potsdam, die Hauptstadt des Landes Brandenburg, ist Gastgeber der Bundesgartenschau 2001. Auch beim städtischen Verkehrsbetrieb ViP tut sich etwas: Eine neue Strecke zum BUGA-Gelände und ein neuer Betriebshof. Eine Veranstaltung der Siemens AG in Potsdam bot die Gelegenheit, einen Blick auf die neue Anlage im Stadtteil Babelsberg zu werfen. Anlässlich der BUGA (noch bis 7. Oktober 2001) nahm der ViP Anfang April rechtzeitig eine neue Straßenbahnstrecke in Betrieb. Gerade einmal elf Tram-Haltestellen ist dann der "BUGA-Park" vom Hauptbahnhof entfernt. Die Trasse ins Bornstedter Feld, ein ehemaliges Militärgelände, ist Teil eines umfassenden Konzeptes, das den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in Potsdam Vorrang einräumt. Die neue Abzweigstrecke ist 1,5 Kilometer lang, die gesamte Potsdamer Streckenlänge liegt nun bei knapp 30 Kilometern. Ende Mai 2001 werden die ViP ihre drei alten Betriebsstandorte aufgeben und für Bus und Bahn den neuen Betriebshof Babelsberg übernehmen. Er ist ein Neubau auf dem Gelände einer früheren Müllkippe. Entgegen ersten Planungen wurden statt 120 nur 80 Millionen Mark benötigt, die sich Land und ViP jeweils zur Hälfte teilen.

Foto: Bodo Habermann



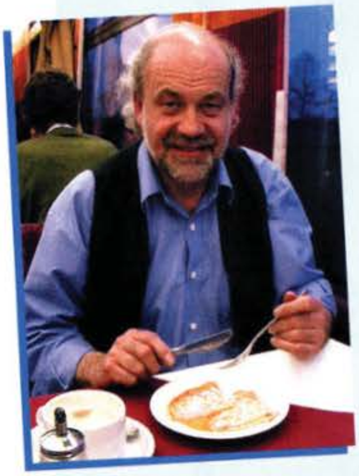
Zur Saisoneröffnung der Salzwedeler Dampflokfreunde e.V. am 12. Mai 2001 reiste auch ein Sonderzug aus Lübeck mit 24 009 und den Doppelstockwagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn an, hier bei der Rückfahrt auf der 1999 eröffneten Strecke von Salzwedel nach Uelzen.

BAHNWELT AKTUELL

TOP UND FLOP

TOP: Palatschinken im MAV-Speisewagen

Eine große Speisekarte, frisch zubereitete Gerichte, exzellente Qualität, gute Bedienung, günstige Preise - diese Attribute treffen leider schon lange nicht mehr für die MITROPA-Speisewagen zu, die in der Regel hierzulande die Bahnreisenden verköstigen. Das war beileibe nicht immer so. Nur dreht sich die Spirale von höheren Preisen, abnehmender Qualität, weniger Umsatz immer weiter. Da erscheint der ungarische Speisewagen, der tagtäglich im EC 62/63 Mitropa-Hoheitsgebiet zwischen Salzburg und München befährt, wie von einem anderen Stern. Dort werden frische Nockerln (Teigwaren) serviert, das schmackhafte ungarische Gulasch stammt wohl von fröhlichen Landschweinen und der weltberühmte ungarische Palatschinken, ein köstliches Dessert, wird ebenfalls direkt aus der Pfanne serviert. Espresso-Liebhaber, die bei der MITROPA mit angerührter Brühe abgefertigt werden, bedient die ungarische Bahn MAV mit einem frisch gebrühten Segafredo-Produkt. Frisches Brot, knackiger Salat und ausgesuchte ungarische Weine begeistern ebenso wie die bescheidenen Preise, die bei etwa 70% des MITROPA-Niveaus liegen. Eine Erfolgsgeschichte also, die eigentlich nur einen Feind hat: Die DB AG. Denn die will bekanntlich alle Speisewagen abschaffen; wegen mangelnder Rentabilität. Und da kommt ein ungarisches Gourmet-Angebot, das sich obendrein noch rechnet, äußerst ungelegen. Daher unsere Empfehlung: Ein Ausflug nach Salzburg lohnt sich schon wegen des stilvollen Speisens im EC 62/63. Wer weiß, wie lange das noch möglich ist.



Hagen von Ortloff ist begeistert vom Palatschinken im MAV-Speisewagen.

FLOP: Unzuverlässige Komfortauskunft

"Reiseverbindungen von Haus zu Haus" - das verspricht die so genannte Komfortauskunft der Deutschen Bahn im Internet. Wer sich darauf verlässt, erlebt schnell sein blaues Wunder. Nicht nur im Nahverkehr glänzt die Auskunft durch zum Teil skurrile, zum Teil unvollständige Informationen. Auch die Angebote der Bahn sind nur unvollständig erfasst. Wer beispielsweise nach Verbindungen zwischen Nürnberg und Hof ab 11.15 Uhr fragt, bekommt drei Angebote: - mit dem RegionalExpress um 10.44 Uhr(!) nach Bayreuth und von dort mit der RegionalBahn nach Hof, Ankunft 13.26 Uhr; - mit dem EuroCity um 11.47 Uhr nach Marktredwitz und von dort mit dem RegionalExpress nach Hof, Ankunft 13.30 Uhr; - mit dem RegionalExpress um 11.50 Uhr nach Bamberg und von dort mit dem RegionalExpress nach Hof, Ankunft 14.21 Uhr. Wer nun das schnellste Angebot wählt, spart exakt vier Minuten, die ihn, ohne BahnCard, zwölf Mark kosten. Um 11.43 Uhr nämlich verlässt ein weiterer RegionalExpress Nürnberg, der in Pegnitz Anschluss an jenen RegionalExpress hat, in den der Reisende nach den Vorstellungen der Bahn erst in Marktredwitz steigen soll, nachdem er vorher für den EuroCity teuer bezahlt hat. Desweiteren scheint die Bahn gute Kontakte zum Taxiunternehmerverband zu haben. Die Komfortauskunft schickt den Reisenden nämlich sehr oft mit dem Taxi in die Pampa, wenn es keinen Zug oder Bus gibt. Das wäre nicht weiter verwerflich. Wenn man aber beispielsweise - aus dem Süden kommend - auf dem Weg nach Neresheim (Heimat der Härtsfeld-Museumsbahn) über Aalen geschickt wird, ist das nicht nur peinlich, sondern es dauert rund 50 Minuten länger und ist auch deutlich teurer (rund 25 Mark). Der Bahnauskunft entgeht, dass es ab Bahnhof Heidenheim nur 17 km nach Neresheim sind, ab Aalen aber 27. Gewöhnlich bezeichnet man derartiges Geschäftsgebahren als Beschiss. Oder es ist die Unfähigkeit der "Internet-Business-Unit", die da am Werk ist. Konsequenzen drohen sowieso nicht, denn dieser Internetservice ist nicht am gnadenlos abstrafenden Neuen Markt gelistet.



Foto: Marcus Henschel

Werbelokomotiven und kein Ende: Bald dürfte jede Maschine der Baureihe 101 mit Werbefolien beklebt sein. Neu auf Deutschlands Gleisen ist eine DB-Lokomotive mit Agfa-Werbung. Die Agfa-101 115 steht am 5. Mai mit Interregio 2313 im Oberhausener Hauptbahnhof.

S-BAHN RHEIN-NECKAR

Kooperation geplatzt

● Einen Tag vor Ende der Ausschreibungsfrist machte die Bietergemeinschaft aus den Städten Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim sowie der DB AG (s. MEB 06/01) am 14. Mai einen Rückzieher: Offiziell wurde dies mit kartellrechtlichen Bedenken begründet. Der Präsident des Bundeskartellamtes hatte angekündigt, gegen die Bietergemeinschaft bei Gewinn der Ausschreibung vorgehen zu wollen. Am 15. Mai gab die DB AG daher allein ein Angebot für den Betrieb der ersten S-Bahn-Baustufe ab. Gewinnt ein anderer Bieter die zwölfjährige Konzession, droht der Verlust von rund 200 Arbeitsplätzen bei der DB AG. Den kommunalen Verkehrsunternehmen (meterspurige Straßenbahnbetriebe) bleibt mit dieser Entscheidung aber vorerst auch die verordnete Vereinigung zur Rhein-Neckar-Bahn erspart. Die Unternehmen können nunmehr selbst über ihre organisatorische Zusammenarbeit verhandeln, an deren Ende dann ein gemeinsames Unternehmen stehen soll.



Foto: Aktion Plagiarius e. V.

Eine Straßenbahn soll den Plagiarius erhalten. Der Plagiarius ist eine Auszeichnung für die unverschämtesten Raubkopien und wird jährlich vergeben. Die Produktfälschung rechts fährt durch die chinesische Stadt Dalian. Siemens, der Hersteller des originalen Combino-Triebwagens links, versicherte, dass es sich weder um ein eigenes noch ein Lizenzprodukt handelt, dass aber eine chinesische Delegation vor einiger Zeit im Düsseldorfer Siemens-Werk zu Gast war.

NÜRNBERG

Neuer Verein

● Am 22. November 2000 haben engagierte Eisenbahner in Nürnberg einen neuen Verein ins Leben gerufen, der sich „die Erhaltung und Fortführung der Traditionen des Eisenbahnstandorts Bahnbetriebswerk Nürnberg Hbf", zum Ziel setzt. So sagt es die nunmehr bestätigte Satzung des Traditionsvereins Bahnbetriebswerk Nürnberg Hbf e. V. aus. Neben dem angedachten Erhalt typischer Fahrzeuge ist auch die Dokumentation der Entwicklung des Bahnbetriebswerkes Nürnberg Hbf ein Schwerpunkt der Vereinsarbeit. Informationen sind zu erhalten über die Anschrift: Traditionsverein „Bw Nürnberg Hbf" e.V., Marco Döpping, Galvanistraße 27, 90459 Nürnberg, über Telefon (0911) 43166314, Fax (0911) 43166315, Internet: www.bw-nuernberg-hbf-ev.de oder Email: info@bw-nuernberg-hbf-ev.de.

U-BAHN LONDON

Kampf gegen üble Gerüche

● London ist stolz auf seine U-Bahn und pumpt Milliarden in diese über Jahrzehnte vernachlässigten Lebensadern der britischen Hauptstadt. Noch immer gibt es zu viele klapprige Züge und abgefahrene Schienen. Störungen an den Signalen und folglich im Betrieb gehören für die mehr als eine Milliarde Fahrgäste im Jahr zum Alltag. Die Regierung Blair und der Londoner Bürgermeister streiten immer noch heftig über die Privatisierung der Underground, die vor allem private Geldquellen erschließen soll. Doch an der miserablen Entlüftung der bis zu 70 Meter unter dem Boden verlaufenden Tunnelröhren wird alles das nichts ändern können. Daher wird die Luft in den Schächten nach dem Vorbild der Pariser Metro nun einfach parfümiert: Die dumpfe Duftmischung aus Schweiß, Metall und Essensresten überlagert nun ein feiner Duft von Rosen, Lavendel, Jasmin oder Zitronen.



Foto: Frank Muth

Bei der Enge der Bahnhöfe von Londons berühmter Tube braucht man sich über üble Gerüche nicht zu wundern.

BAHNWELT AKTUELL

BW DRESDEN-ALTSTADT

Dampflokfest, das zehnte

● Bereits zum zehnten Mal fand vom 28. April bis 1. Mai 2001 das Dresdner Dampflokfest statt. Mehr als 30000 Besucher sahen sich die Ausstellung historischer und moderner Schienenfahrzeuge von der Länderbahnzeit bis zum ICE-TD an. Das Verkehrsmuseum Dresden zeigte auch Straßenfahrzeuge aus seinen Beständen. Ein Höhepunkt der Ausstellung waren die auf den Abstellgleisen an der Würzburger Straße aufgereihten Großrussen der Baureihen 130/230 bis 241 in verschiedenen Lackierungen. Gastlokomotiven waren aus Nürnberg (V80002, 411185), Tübingen (01519), Halberstadt (503708), Hildesheim (24083), Chemnitz (503648), Röbel (528029) und Berlin (011102) angereist. Von Dresden fanden Sonderfahrten nach Altenberg, Zittau und Nossen statt. Sonderzüge kamen aus Nürnberg (031010 und V200002), Cottbus (03204), Berlin (E0401) und Glauchau (231097 und E94280). Am 30. April 2001 war der letzte Betriebstag der 896009. Die Lok erhielt dafür entsprechende Anschriften am Tender. Am Abend riefen die großen Dampfloks von der 01 bis zur 52 die T3 zu einem letzten Drehen auf die Drehscheibe vor dem Lokschuppen an der Nossener Brücke. Sie bereiteten ihr damit einen würdigen Abschied in den vorläufigen Ruhestand und sagten damit gleichzeitig den Dresdner Organisatoren des Dampflokfestes Dank. Aber eine andere Lok ist wieder betriebsfähig: Die V240001 steht jetzt für den Ausstellungsbetrieb zur Verfügung. Die DB-Cargo-Servicestelle Dresden, das frühere Bw Dresden-Friedrichstadt, hat die Aufarbeitung maßgeblich unterstützt, so dass die Lok für Führerstandsmitfahrten genutzt werden konnte.



Foto: Jörg Baumgärtel

Die Tenderanschrift verrät es bereits: Der vorerst letzte Betriebstag der kleinen 896009 war am 30. April 2000 während des 10. Dresdner Dampflokfestes.



Foto: Marco Meinhardt

Die TLg-Lok 4 war am 11. Mai im Arbeitszugeinsatz auf dem Frankfurter Hauptbahnhof. Dort werden derzeit der Oberbau erneuert und Gleise gewechselt.

NEUSSER EISENBAHN

Lokmangel

● Die Neusser Eisenbahn muss sich derzeit eine Lok der Dürener Kreisbahn (DKB) leihen, da sie nicht genug eigene Maschinen für den Kalkzugverkehr zu den RWE-Kraftwerken besitzt. Beim Transport zum Kraftwerk Weisweiler, wo der Kalk zur Rauchgasentschwefelung benötigt wird, kommt es zu einem Engpass. Dort bot sich die DKB an, die Kalktransporte von Aachen West über Stolberg und Frenz zum Anschluss nach Weisweiler zu befördern.



Foto: Stefan Danners

Die DKB-Lok 6.304.1 steht am 24. April mit einem Kalkzug abfahrbereit im Güterbahnhof Aachen West



Foto: Frank Heilmann

Das vorläufige Aus für die letzte Ok 1 bei der polnischen PKP war am 8. April dieses Jahres. Nach Ablauf von Fahrwerks- und Kesselfrist wurde die Maschine im Depot Wolsztyn abgestellt. Ob die Ok 1-359, die ehemals als 382155 für die DRG fuhr, nochmals eine Hauptuntersuchung erhalten wird, ist ungewiss. Die hierfür erforderlichen Mittel wurden gekürzt.

KEG

Überholung in Schwerte

● In der Werkstatt der Mainischen Feldbahnen wird derzeit ein Gleiskraftwagen der Bauart MZA (FEW Blankenburg) überholt. Nach jahrelanger Abstellzeit im Freien war unter anderem eine komplette Erneuerung der elektrischen Leitungen notwendig. Das Fahrzeug soll von der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) im Rahmen der Arbeiten an der Neubaustrecke Köln – Frankfurt eingesetzt werden.

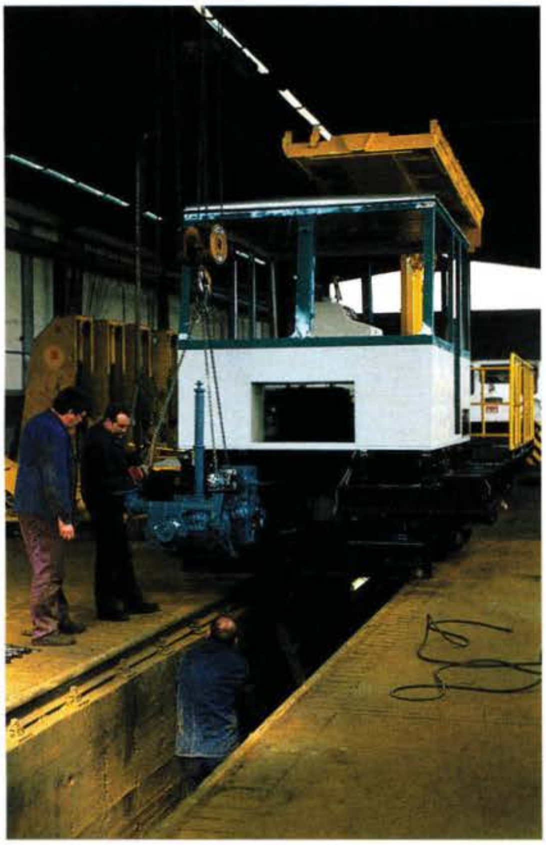


Foto: Nico Geßner

Für die Mainischen Feldbahnen ist diese Aufarbeitung Neuland, da sie sich bisher mit dem Unterhalt und der Modernisierung von Werklokomotiven beschäftigten.

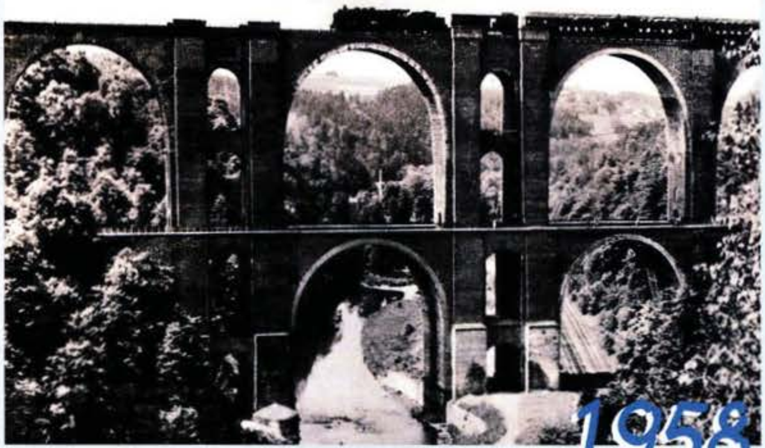
RHEINLAND-PFALZ

Wieder Verkehr zwischen Monsheim und Langmeil

● Der Förderverein Eistalbahn hat sein Ziel erreicht und konnte auf seiner Hauptversammlung 2001 die Wiederaufnahme des Betriebs auf der landschaftlich reizvollen ehemaligen Kursbuchstrecke 272c verkünden. Zwischen Monsheim und Langmeil, in der Nähe von Worms, soll bis zum 23. September an Wochenenden Verkehr im Zwei-Stunden-Takt stattfinden. DB Regio will dafür moderne Talent-Triebwagen einsetzen. Ab dem 22. Juli wird auch ein Schienenbus der Baureihe VT 798 einen Teil des Betriebs übernehmen.

ZEITREISE

Foto: Sammlung Heinrich



1958

Noch wenige Kilometer, bis zum Lokwechsel in Plauen, bespannt die 39 vom Bw Reichenbach/Vogtland den Personenzug aus Dresden.

Schienen-und Fuß-Wege im Elstertal

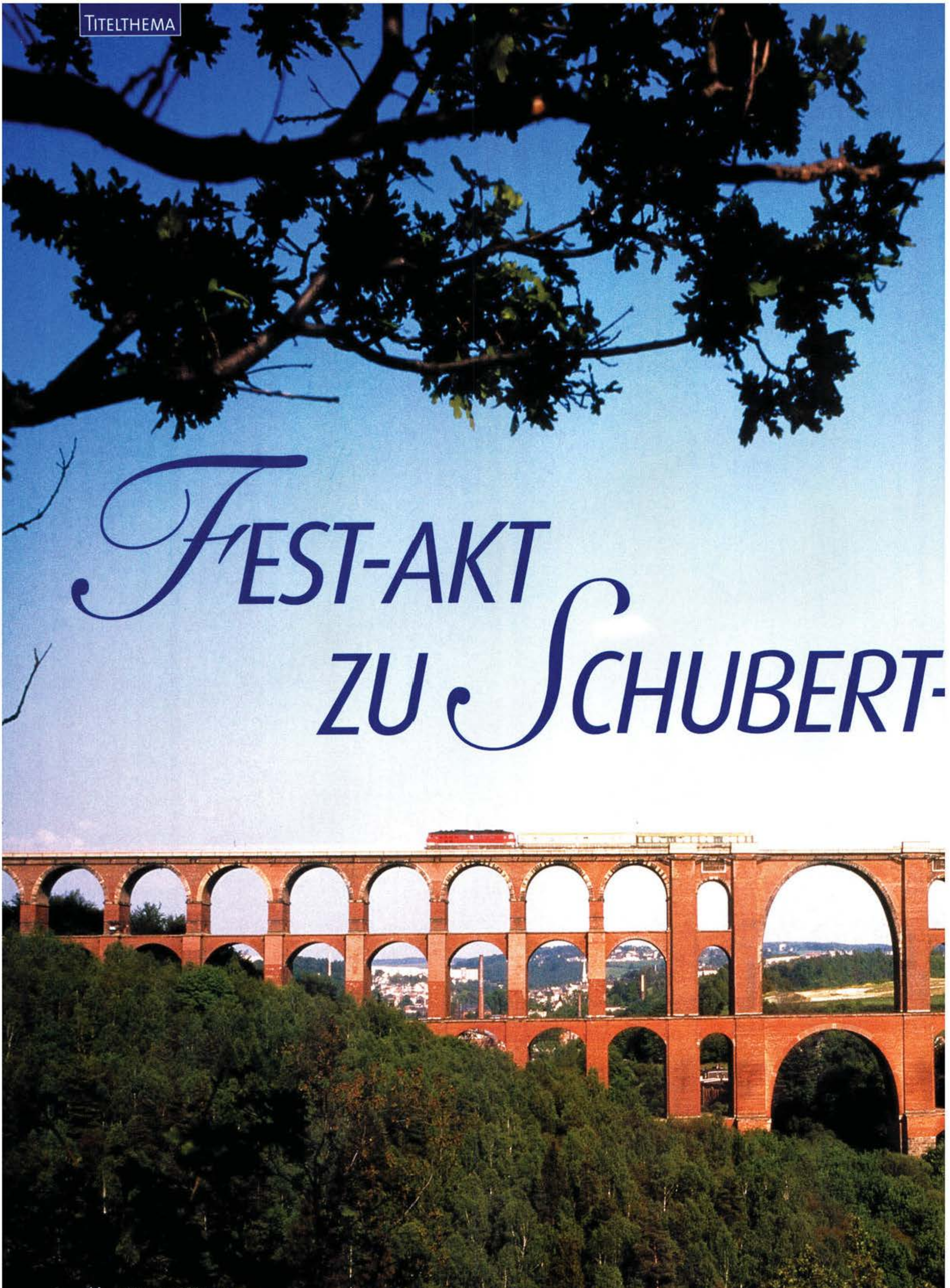
Dort, wo der kleine Fluss Trieb in einen größeren mündet, überquert eine kleine Brücke für Eisenbahn und Fußgänger das Gewässer. Ein weit größeres Bauwerk überspannt die Szenerie. Und über dieses fahren auch Züge! Die Weiße Elster, dort schon mit der Trieb vereint, gibt dem Haupttal sowie dem 68 Meter hohen und 279 Meter langen Ziegelsteinbauwerk den Namen. Im Talgrund verlaufen die Bahnstrecke von Gera über Greiz nach Bad Elster, die Elstertalbahn, im historischen Bild unter dem rechten hohen Gewölbe zu erkennen, und ein Fußweg. Die Ziegelsteinbrücke selbst trägt die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn von Leipzig nach Hof, heute Teil der so genannten Sachsenmagistrale. Auf einen reizvollen vierten Weg sei noch hingewiesen: Im Gegensatz zu ihrer größeren Schwester im Göltzschtal kann man die Elstertalbrücke auch als Fußgänger überqueren. Auf halber Höhe verläuft ein Wanderweg über das Bauwerk. Seit 150 Jahren dient die Elstertalbrücke dem Eisenbahnverkehr, abgesehen von einer Unterbrechung zum Ende des Zweiten Weltkrieges, und stellt mit ihren großen Gewölbebögen das Tor zur Vogtländischen Schweiz dar.

Foto: Rainer Heinrich



1998

40 Jahre später kommt der Zug zurück. Die Welt wurde farbiger, und eine 234 bespannt als 219-Ersatz den RE von Plauen nach Leipzig.



FEST-AKT ZU SCHUBERT-

574 Meter lang und 78 Meter hoch: Die Göltzschtalbrücke, größter aus Ziegeln errichteter Eisenbahnviadukt der Welt, und ihre kleinere Schwester übers Elstertal verdanken Johann Andreas Schubert einiges und halten deshalb die Erinnerung an ihn wach. →

KLÄNGEN

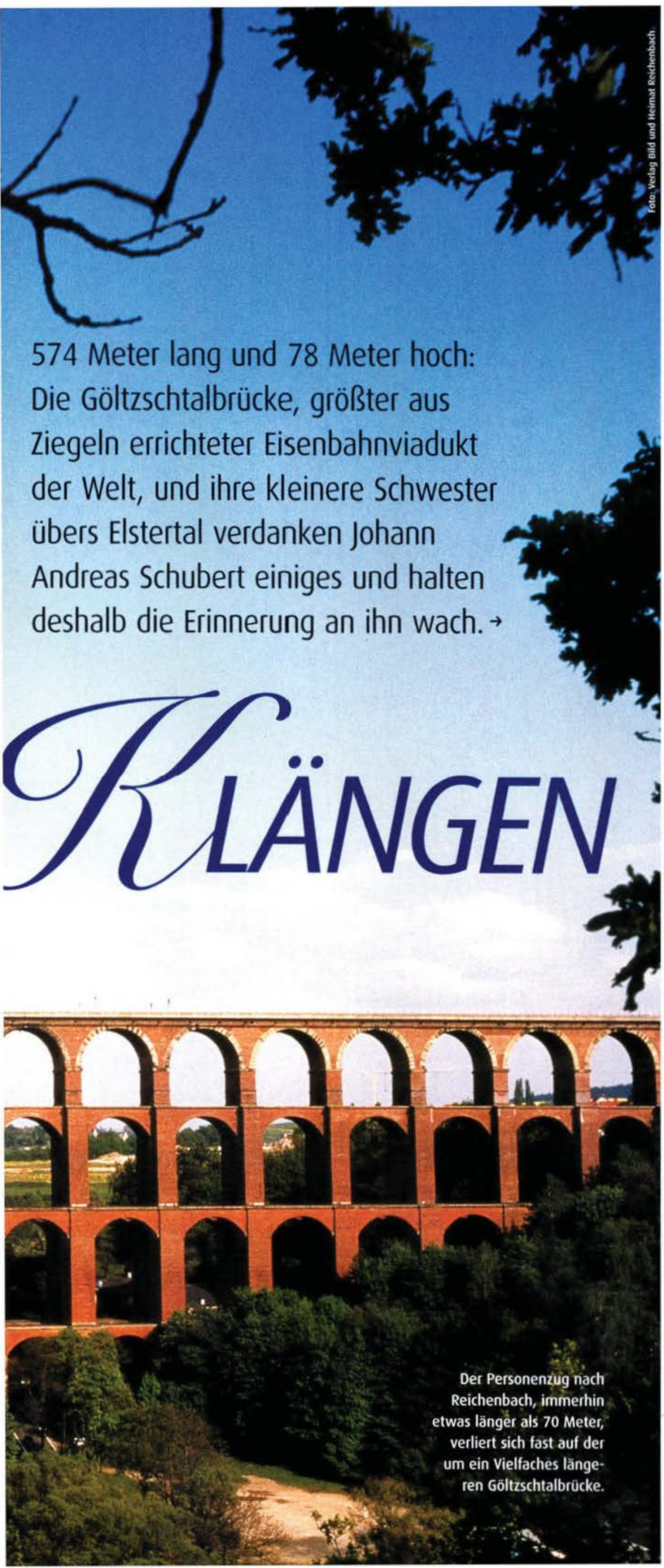


Foto: Verlag Bild und Heimat Reichenbach

Der Personenzug nach Reichenbach, immerhin etwas länger als 70 Meter, verliert sich fast auf der um ein Vielfaches längeren Göltzschtalbrücke.

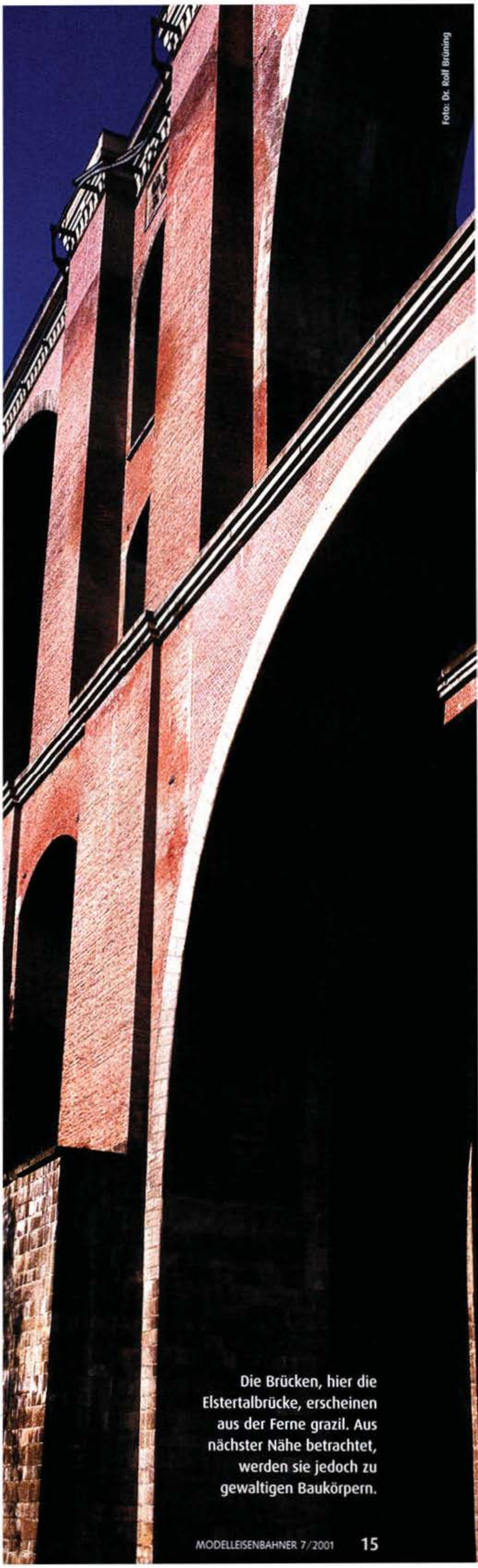


Foto: Dr. Rolf Brüning

Die Brücken, hier die Elstertalbrücke, erscheinen aus der Ferne grazil. Aus nächster Nähe betrachtet, werden sie jedoch zu gewaltigen Baukörpern.

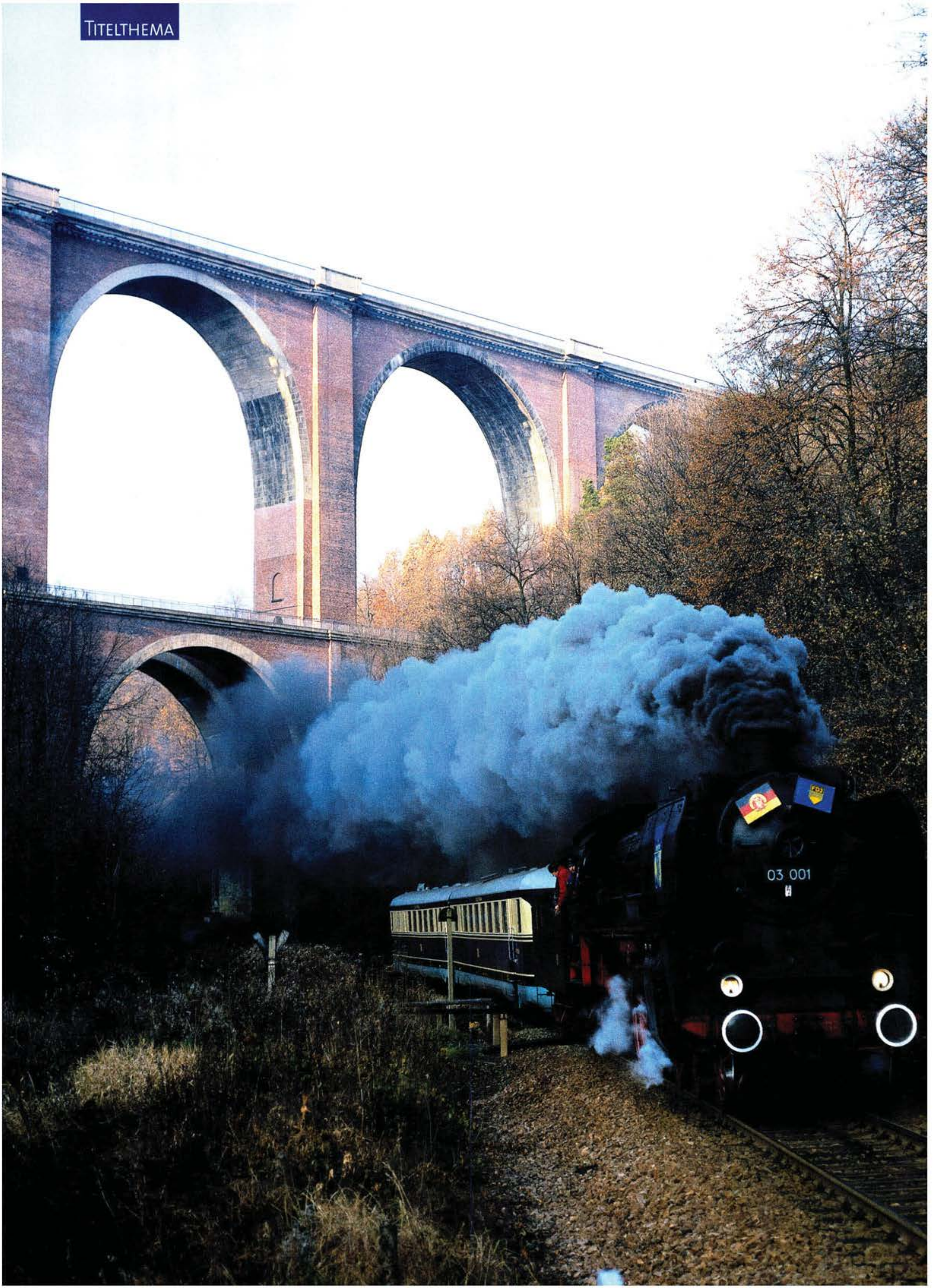

03 001



Foto: Dr. Rolf Brüning



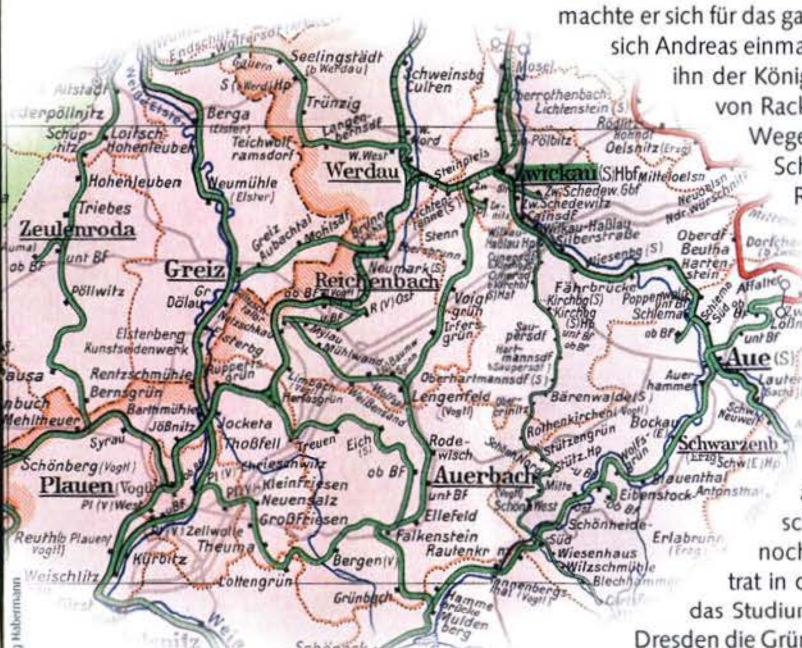
Es sieht fast aus wie ein großes Modell in einem Schrebergarten. Doch das täuscht: Am 29. August 1966 strebt eine V 180 mit ihrem Zug von Plauen Reichenbach entgegen.

Im Jahr 1992 gab es auf der Elstertalbahn Filmaufnahmen mit 03 001. Hier schleppt sie gerade den mit Motorschaden liegengebliebenen SVT 137 226 Richtung Weischlitz.

Keineswegs zufällig öffneten zwei auf dem Weg von Dresden nach Nürnberg mit dem Interregio fahrende Freunde auf dem Göltzschtalviadukt eine Flasche Bier. Ebensowenig zufällig fiel dabei die Wahl auf Wernesgrüner. Einer der beiden war damals Student der Technischen Universität in Dresden, der andere Dampflokführer auf einer Schmalspurbahn.

Das Ritual galt einem Namen, der immer wieder mit der Göltzschtalbrücke in einem Atemzug genannt wird: Johann Andreas Schubert. Der kleine Andreas erblickte am 19. März 1808, einem Sonnabend, das Licht der Welt. Das war oben in den Bergen, dort wo das Vogtland an das Westerzgebirge stößt, eben in Wernesgrün. Die Familie Schubert war verarmt, sie musste ihren Bauernhof verlassen. Ein 1803 geborener Sohn war schon auf den Namen Johann Andreas getauft. Er verstarb 1806. Auf Wunsch des Vaters sollte der 1808 geborene Sohn, das achte von neun Kindern, ebenfalls diesen Namen erhalten, was aber den Bestimmungen des Taufregisters widersprach. So stand dann nur darin: Andreas. Aber den vorgesehenen Doppelnamen machte er sich für das ganze Leben zu eigen. Mit neun Jahren verlief sich Andreas einmal und irrte mehrere Tage umher. Dabei fand ihn der Königlich-Sächsische Oberhofrichter Ehrenfried von Rackel, der ihn in seiner Kutsche ein Stück des Weges mitnahm. Eine Begegnung mit Folgen: Schuberts Eltern stimmten bald zu, dass von Rackel ihren Andreas noch 1818 mit nach Leipzig nehmen durfte. Dort besuchte der Zehnjährige die Thomas-Schule. Ab 1821 kam er nach Dresden, wo er am Freimaurer-Institut bis 1824 Unterricht erhielt.

Sein Talent zum Zeichnen fiel bald auf. Der Zeichenlehrer empfahl ihm, sich um ein Studium an der Königlichen Kunstakademie zu bewerben. Da dort jedoch alle Plätze vergeben waren, bot man ihm an, an der zur Akademie gehörenden Bauschule Architektur zu studieren. Sein bislang noch nicht entdecktes Interesse an Mathematik trat in dieser Zeit zutage. Bis Ostern 1827 dauerte das Studium. Ein Jahr später, am 1. Mai 1828 fand in Dresden die Gründung der Technischen Bildungsanstalt statt. Diese bot Schubert von Anbeginn eine Anstellung. Er sollte die Studenten in Buchhaltung ausbilden. Doch bald gab er auch Unterricht in Geometrie und Mathematik und übernahm 1832 eine Mathematikprofessur. Der Vorsteher der Schule, der Vermesser und Kartograph Wilhelm Gotthelf Lohrmann, erhielt in Schubert einen Mit- →



Von Reichenbach über Netzschkau und Jocketa nach Plauen geht es über die beiden Viadukte.

Foto: Rainer Heinrich; Karte: Sammlung Habermann

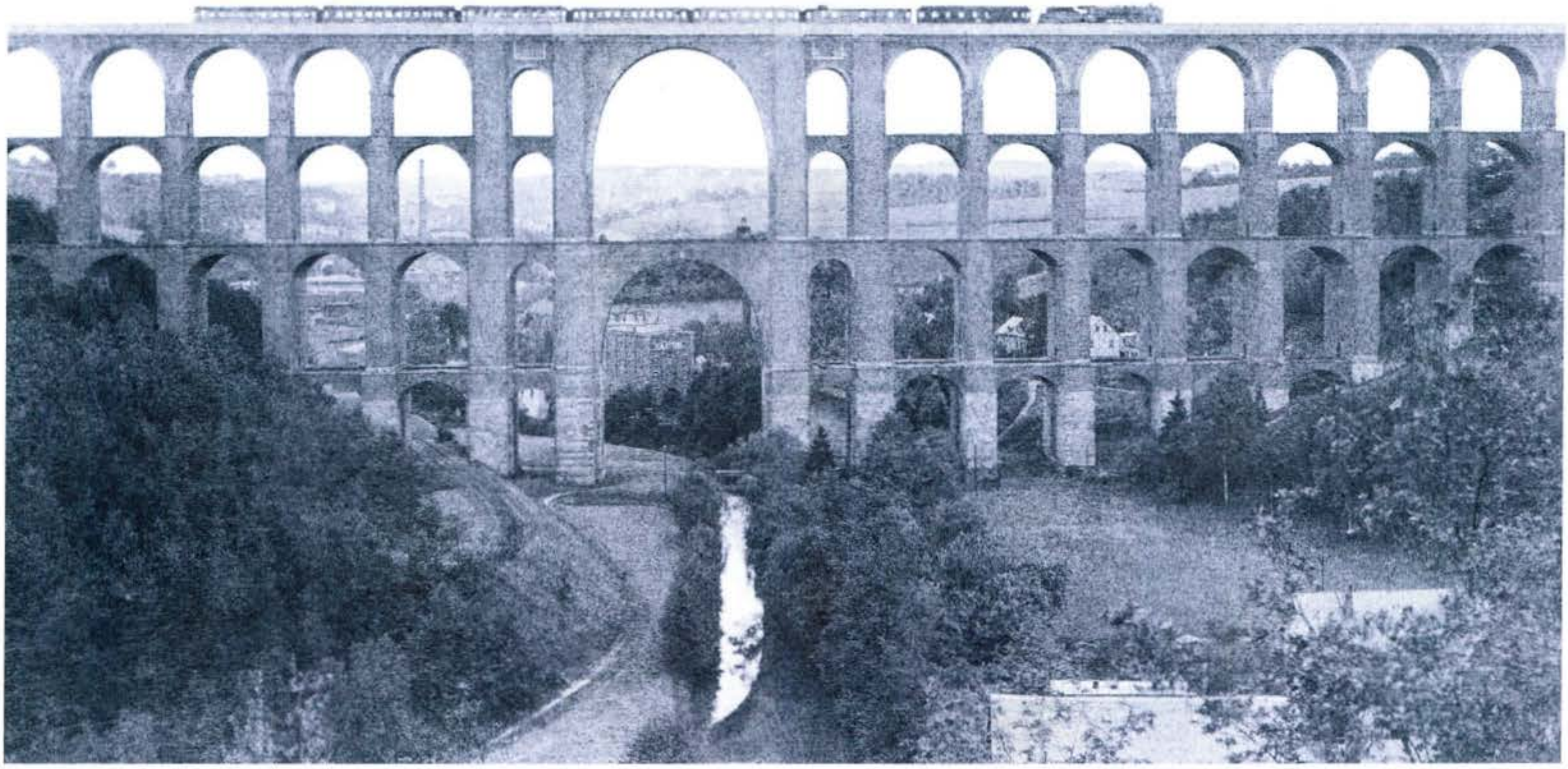


Foto: Bellingrodt, Sammlung Bügel

Carl Bellingrodt komponierte mit 02 004 vor dem Karlsbadexpress D 24 am 17. Juni 1935 ein Bild, bei dem sich der Viadukt wenigstens teilweise in der Göltzsch spiegelt.

Große Brücken über ein Fass ohne Boden und Flüsse ohne Baugrund

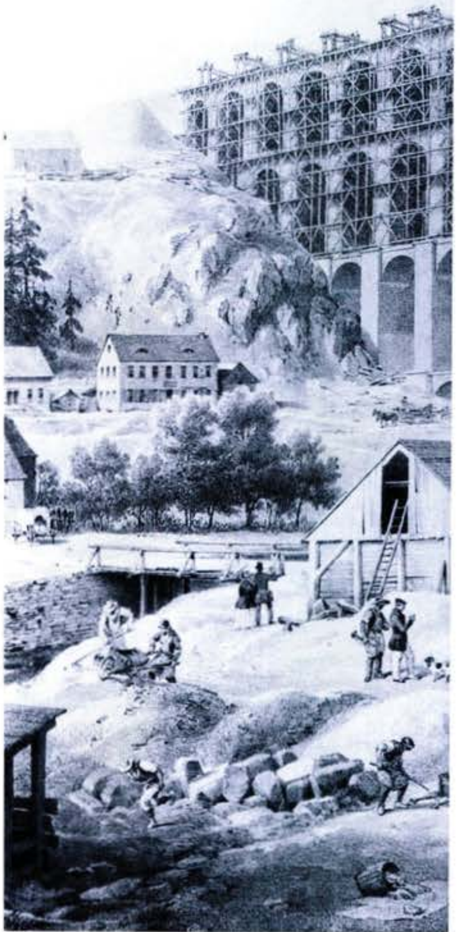
streiter bei der Reform der Schulordnung. 1834 unternahm der junge Professor eine Studienreise nach England, um Eindrücke von moderner Technik im Schiffsbau, bei den Eisenbahnen, in der Architektur, in der Textilindustrie und im Hüttenwesen zu sammeln. Um bei der Elbschifffahrt das Treideln überflüssig zu machen, widmete sich Schubert ab 1836 intensiv dem Bau dreier Schaufelraddampfer, deren erster unter dem Namen „Königin Maria" am 30. Juni 1837 die Probefahrten aufnahm.

Die nächste bedeutende Station in Schuberts Leben wird durch den Bau der SAXONIA markiert. Es mag seinem Ehrgeiz zuzuschreiben sein, mit Hilfe der Übigauer Maschinenbauanstalt, der er neben der Lehre an der Technischen Bildungsanstalt auch noch vorstand, den Engländern Paroli zu bieten und eine betriebstaugliche Lokomotive auf die Gleise zu stellen. Dieses Unterfangen glückte, wurde aber von den auf englische Loks eingeschworenen Herren der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie bei der Eröffnung der Strecke am 8. April 1839 mehrfach sabotiert.

Ab 1841 betrieb die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn-Compagnie den Bau des sächsischen Teilstückes der Strecke von Leipzig über Hof nach München. Von Leipzig bis Crimmitschau ging der Bau recht flott vonstatten. Aber bei der Streckenführung durchs Mittelgebirge mit der Überbrückung der Täler von Göltzsch und Weißer Elster liefen die Kosten aus dem Ruder, so dass der sächsische Staat immer wieder mit Geld aushelfen musste und letztlich 1846 die Compagnie übernahm. Seit 1844 wurde intensiv über die Möglichkeiten, ein etwa 600 Meter breites und 80 Meter tiefes Tal zu überbrücken, diskutiert. Die Oberbauleitung oblag dem Compagnie-Oberingenieur Robert Wilke.

Am 27. Januar 1845 schrieb das Direktorium der Compagnie einen Wettbewerb für die beiden Brücken aus. In der Jury saß neben dem bekannten Architekten Gottfried Semper auch Schubert, der vorher schon 16 Grundsätze für die Bewertung eingehender Entwürfe aufgestellt hatte. Von den eingereichten Vorschlägen konnte keiner voll überzeugen. So entstand dann aus den vier Entwürfen, die sich das Preisgeld teilten, ein von der Jury unter maßgeblichem Anteil Schuberts vorgelegter Ausführungsentwurf, der den Aufga-

Die Zeichnung von W. Baessler aus dem Jahr 1850 vermittelt einen Eindruck von der Baustelle der Göltzschtalbrücke. Der Blick geht von der Mylauer Seite nach Süden.



ben am besten gewachsen schien. Der Vorschlag zur hauptsächlichen Verwendung von Ziegeln und der Rückgriff auf die Aquädukte der römischen Antike belegte, dass auch Schubert seinen Vitruv und die Schriften Winckelmanns, des Begründers der klassischen Archäologie, gründlich studiert hatte. Die im Göltzschtalgrund vierstöckige, bis auf die Schlussetage doppelschalige Rundbogen- und Stützpfeiler-Konstruktion galt als kühner Brückenschlag und rief damals zahlreiche Skeptiker auf den Plan.

Am 31. Mai 1846 erfolgte die feierliche Grundsteinlegung für die Göltzschtal-, am 7. November desselben Jahres für die mit 279 Metern Länge und einem Scheitelpunkt von 68 Metern bescheidenere Elstertalbrücke. Bald schon stockten die Arbeiten, denn bei der Fundamentierung stieß man im Göltzschuntergrund auf alaunhaltigen Schiefer mit der unangenehmen Eigenschaft, bei Luft- und Wasserkontakt zu einem lehmigen Brei zu werden. Oberbauleiter Wilke schlug daher vor, den Fluss mit zwei weiten Doppelstockbögen zu überspannen. Als wenige Monate später im Elstertal ähnliche Probleme, diesmal allerdings wegen des dort bestehenden Eisenerzabbaus, auftraten, übernahm man flugs die Doppelstockbögenlösung. Die Planänderungen mögen auch den letzten Ausschlag zur Übergabe der Compagnie in Staatshand gegeben haben. Von Staats wegen überwachte seitdem eine Kommision, in der Schubert Mitglied war, den weiteren Brückenbau, den Ferdinand Dost im Göltzschtal und Carl Herrmann Kell im Elstertal unter Robert Wilkes Leitung verantworteten.

Den Brücken hat die Änderung der Entwürfe nicht geschadet, denn erst dadurch erhielten sie ihre unverwechselbare Gestalt, werden noch heute nicht nur von Eisenbahnfans als einzigartige Monumente deutscher Ingenieurs- und Baukunst des 19. Jahrhunderts bestaunt. Und wer sich über die krummen Maße der Öffnungen – beispielsweise 11,88 Meter lichte Weite im ersten, 14,16 Meter im obersten Stock, bei den beiden Zentralbögen 28,87 und 30,87 Meter – wundert: Damals galt vor Ort noch die sächsischen Elle als Maß.

Bis schließlich am 14. September 1850 der Schlussstein gelegt und am 15. Juli 1851 der offizielle Eröffnungszug die Brücken ohne Zwischenfall passierte, waren 23000 Baumstämme vor allem für das Gerüst gefällt, mehr als 26 Millionen Ziegel, 6475 Kubikmeter Hausteinquader und 48525 Kubikmeter Granitbruchstein allein für die →

Repro: H.Raddatz, Sammlung Vogtlandmuseum Plauen



Veranstaltungen zum Brückenjubiläum

Zum 150. Jahrestag der Eröffnung der Eisenbahnlinie von Reichenbach nach Plauen findet vom 14. bis 22. Juli 2001 eine Festwoche statt, gemeinsam veranstaltet von örtlichen Institutionen und Vereinen, Sächsischem Eisenbahnmuseum Chemnitz, Verkehrsmuseum Dresden und DB-Museum Nürnberg. Geplant sind zahlreiche Sonderfahrten, der Einsatz von Fotozügen und Fahrzeugausstellungen. Das Festkomitee, Stadtverwaltung Netzschkau, Organisationsbüro, Markt 12, 08491 Netzschkau (Tel.: 03765/390135, Internet: www.netzschkau.de) steht für Auskünfte zur Verfügung. In Koordination verschiedener Museen finden Sonderausstellungen statt. Das Vogtlandmuseum Plauen, Nobelstraße 9/13, 08523 Plauen/Vogtl. (03741/291-2401, www.plauen.de/vogtlandmuseum) zeigt vom, 16. Juni bis 29. Juli 2001 eine Schau historischer Dokumente, unter anderem Schubert-Handschriften. Eine Sonderausstellung „150 Jahre Eisenbahnlinie Hof – Leipzig" wird seit 17. Mai bis 22. Juli 2001 im DB-Museum, Lessingstraße 6, D-90443 Nürnberg (0911/219-2424, www.dbmuseum.de) und vom 9. August bis 26. Oktober 2001 im Verkehrsmuseum Dresden, Augustusstraße 1, 01067 Dresden (0351/8644-0, www.verkehrsmuseum.sachsen.de) gezeigt. Eine Dauerausstellung zur Geschichte beider Brücken ist im Museum Burg Mylau, Burg 1, 08499 Mylau (Vogtl.) (03765/34247, museen-in-sachsen.smwk.de/ stadt/mus53.html) zu besichtigen.

Das DB-Museum bietet am 14. Juli 2001 Sonderfahrten von Berlin nach Plauen/Vogtl. und Nürnberg nach Reichenbach/Vogtland an. Auch der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde, c/o Olaf Gläser, Schloßteichstraße 9, 09113 Chemnitz (0371/3302696, www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de) Sonderzüge plant.

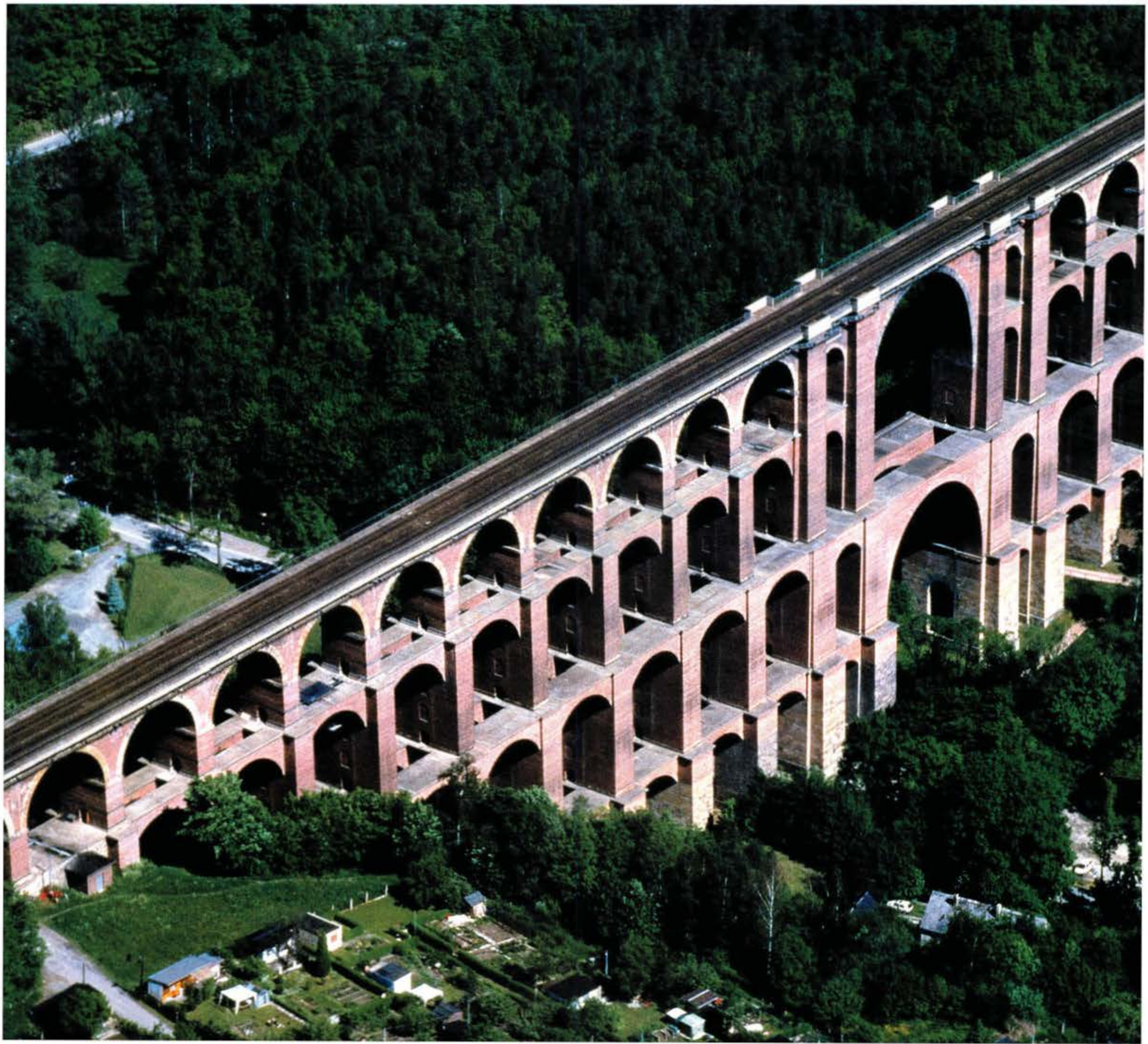




Foto: Rainer Heinrich

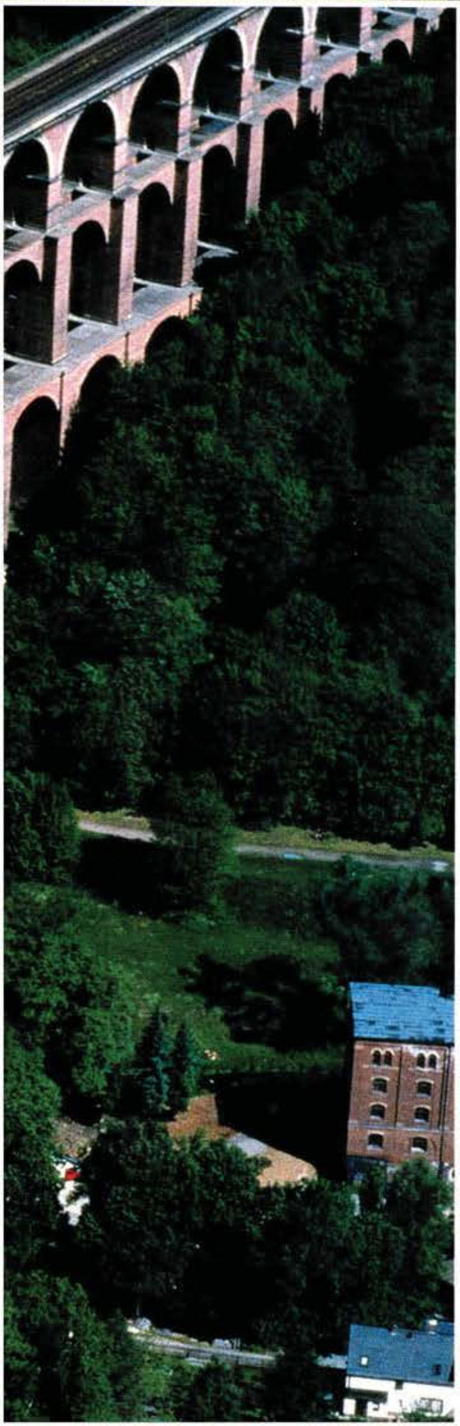


Foto: Verlag Bild und Heimat Reichenbach

Am 13. Mai 2001 waren zwei ICE-TD auf dem Weg von Dresden nach Nürnberg. Auf der Brücke sollten sie sich jedoch nicht neigen, da diese in einer Geraden liegt.

Die Betrachtung von oben offenbart Details der Konstruktion. Die Gliederung des Baukörpers und die doppelschalige Ausführung kommen dabei besonders zur Geltung.

Göltzschtalbrücke verbaut worden, waren 30 Bauarbeiter bei Arbeitsunfällen ums Leben gekommen.

Die beiden Bauwerke queren nicht einfach nur zwei Täler, sondern verhalfen dem Vogtland zum Brückenschlag in die Moderne. Zuerst waren es Maschinen von Art und Größe der SAXONIA, später der Sachsenstolz als Baureihe 19, die P 10, die Verbund-Einheitsloks der Baureihe 02, oder die Görlitzer SVT, die den Bahnverkehr in Schwung hielten. Und seit einigen Jahren fährt hier die Vogtlandbahn mit ihren Regiosprintern 1 und 2. Denen setzt die DB die Regio-Swinger der Baureihe 612 entgegen. Moderne Zeiten auch beim Fernverkehr: Seit einigen Tagen passieren auch die ICE-TD im Plandienst die Brücken-Jubilare.

Die Züge über die Viadukte fuhren und fahren nach München, Stuttgart, ins böhmische Bäderdreieck oder in der anderen Richtung nach Dresden und Leipzig. Die einstigen Zuggattungen liefern auch Streiflichter historischer Momente der Nachkriegsvergangenheit: Neben normalen D-Zügen ist besonders der bei den Lokpersonalen so genannte „Adenauer" zu erwähnen, ein Interzonenzugpaar von Dresden nach München mit den Nummern 145/146, und nicht zu vergessen die Züge aus der Prager Botschaft im Herbst 1989, deren Weg auch über Göltzschtal- und Elstertalbrücke führte.

Brückenschlag über die Täler von Göltzsch und Elster in die Moderne

Was erinnert heute außer den beiden Brücken noch an Johann Andreas Schubert? Von der SAXONIA existiert ein 1988/89 geschaffener Nachbau, dem allerdings leider das Feuer ausgegangen ist. Nach dem Vorbild seiner „Königin Maria" fahren bis heute die Schaufelraddampfer der Weißen Flotte in Dresden. Und weiterhin werden an der Technischen Universität Dresden, Nachfolgerin der Technischen Bildungsanstalt, Studenten ausgebildet, in Maschinenbau, Bauingenieurwesen, Architektur und auch Kartographie.

Und keine Frage: Zum Brücken- und Streckenjubiläum werden auch die beiden Freunde wieder auf Schubert anstoßen. Der eine hat sein Studium erfolgreich beendet, der andere fährt immer noch seine Dampflok. Und allen Skeptikern zum Trotz: Des Wernesgrüners statische Berechnungen massiver Steinbögen mussten zwar vor den Folgen des Zweiten Weltkriegs kapitulieren, halten aber selbst heutigen Lastproben Stand. Darauf stößt der Dritte im Bunde, selbst vor mehr als einem Vierteljahrhundert beruflich auf Schuberts Spuren wandelnd, mit einem vollen Glase an!

Klaus Habermann/Karlheinz Haucke

Mit der Übernahme von Adtranz durch Bombardier sind große Teile der deutschen Schienenfahrzeugindustrie in kanadischer Hand.

Hoch



Foto: Volker Emersleben

Die DB AG ist Großkunde: 145 von Adtranz und Doppelstockwagen von Bombardier gemeinsam im Einsatz.



Foto: Frickel

Gedankenspiel am Modell: Von AEG (wie im Bild rechts oben) zum Logo von Bombardier Transportation.



Von LEW, AEG und Waggonbau Bautzen gemeinsam entwickelter Griechenland-Triebzug am 1. Mai 1989 in Hennigsdorf.

konzentriert



Foto: AEG/Sammlung Habermann

Original: Die in Hennigsdorf bei Berlin entwickelte Kohlenstaubfeuerung.

Das Jahr 2000 brachte große Veränderungen über die weltweite Schienenfahrzeugindustrie. Zwei große Firmen beabsichtigten, ihre Aktivitäten zusammenzuführen. Doch wenn man die Geschichte zurückverfolgt, so ist sie schon seit den 20er- und 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts massiv von Zusammenschlüssen und Übernahmen geprägt. Eine Folge des Zweiten Weltkrieges war, dass Produktionsstätten in Polen oder der DDR verblieben. Dort wurde unter den neuen politischen Vorzeichen weitergearbeitet, aber die ursprünglichen Firmen bestanden weiter und betrieben in Westdeutschland ebenfalls Produktionsstätten. Dies brachte mit sich, dass Elektroausrüster wie AEG, ABB und Siemens keine Fahrzeuge lieferten, sondern auf Hersteller so genannter Mechanteile, von Lokkästen und Laufwerken, angewiesen waren. Dafür kamen beispielsweise Krupp, Thyssen-Henschel und Krauss-Maffei in Frage. All diese Firmen arbeiteten in unterschiedlicher Form zwangsläufig bei den verschiedensten Produkten, wie dem ICE, zusammen.

Mit der politischen Wende in Osteuropa drängte der vormalige DDR-Schienenfahrzeugbau mit seinen mehr als 20000 Beschäftigten auf den Markt. Durch die wegbrechenden Exporte in die Sowjetunion war auch für diese Menschen Arbeit gesucht.

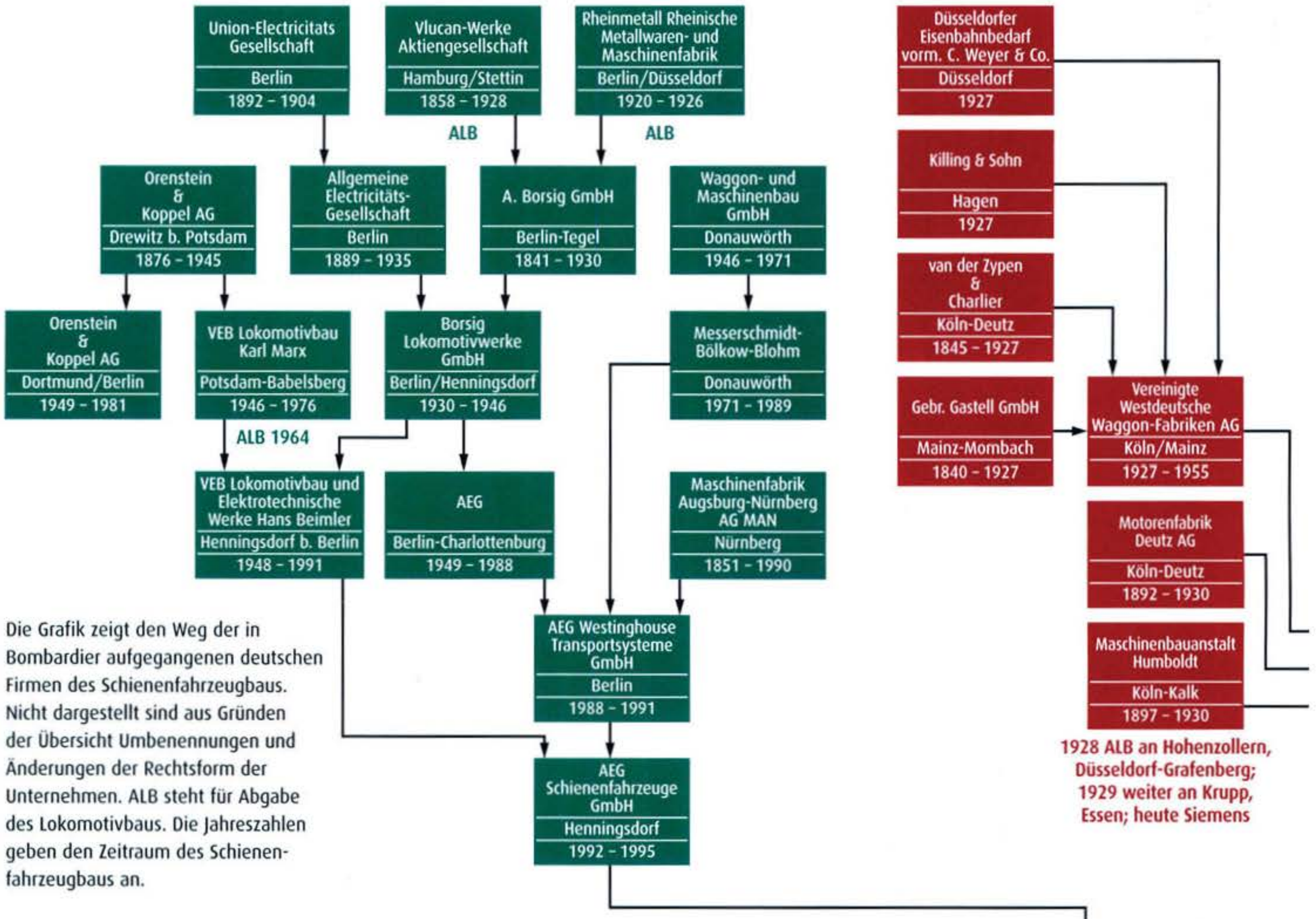
Eine beispiellose Konzentration auf dem Bahntechnik-Markt begann in dieser Zeit. Zum einen schlossen sich Elektro-Ausrüster mit Lok-Lieferanten zusammen. Ein typisches Beispiel sind Thyssen-Henschel und ABB, die 1990 zur ABB Henschel AG verschmolzen. Die AEG holte sich 1992 ihr altes Stammwerk, zu DDR-Zeit als VEB Kombinat LEW Hennigsdorf firmierend, zurück. Die Waggonfabriken in den fünf neuen Ländern wurden 1990 zur Deutschen Waggonbau AG zusammengeführt. Die Treuhandanstalt sollte über die Zukunft dieses Firmenverbundes entscheiden. Zahlreiche Zulieferbetriebe, so Radsatzfabrik Ilsenburg oder Federnwerk Zittau, wurden ausgegliedert. Von den Mitarbeitern gelieferte Qualitätsarbeit und vor allem das Schreiben schwarzer Zahlen machten die DWA zur „Perle im Portefeuille der Treuhandanstalt", so einmal deren Präsidentin Birgit Breuel. Entsprechend umkämpft war die DWA. Immer wieder wurden Siemens, AEG oder ABB als potentielle Käufer gehandelt, aber allen machte das Kartellamt einen Strich durch die Rechnung.

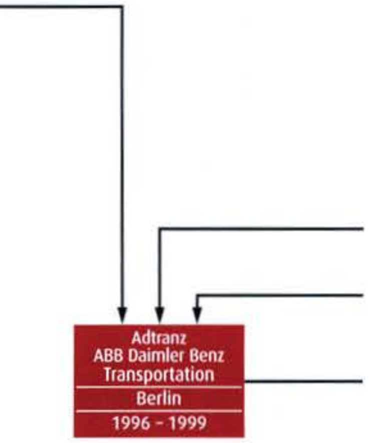
Am 14. Dezember 1994 gab die Treuhandanstalt den Verkauf der DWA an die amerikanische Investorengruppe Advent International bekannt. Dieser stellte mit der fortgesetzten Umstrukturierung der Werke nur einen Zwischenschritt zur Übernahme durch Bombardier Anfang 1998 dar. Der Personalbestand lag zu diesem Zeitpunkt bei nur noch 3800. Auch der Waggonbaustandort Dessau gehörte nicht mehr zur DWA. Dort hat heute die Fahrzeugtechnik Dessau als Spezialist für Sonderanfertigungen, wie die Metropolitan-Züge der DB AG, und Zulieferungen ihren Sitz.

Zwischenzeitlich verschmolzen die Bahn-Aktivitäten von Daimler Benz und ABB Henschel zu Adtranz. Dieses Kunstwort stand für **ABB** **D**aimler**Benz** **Trans**portation GmbH, das „z" statt des eigentlich richtigen →



Foto: Klaus Habermann





Die Grafik zeigt den Weg der in Bombardier aufgegangenen deutschen Firmen des Schienenfahrzeugbaus. Nicht dargestellt sind aus Gründen der Übersicht Umbenennungen und Änderungen der Rechtsform der Unternehmen. ALB steht für Abgabe des Lokomotivbaus. Die Jahreszahlen geben den Zeitraum des Schienenfahrzeugbaus an.

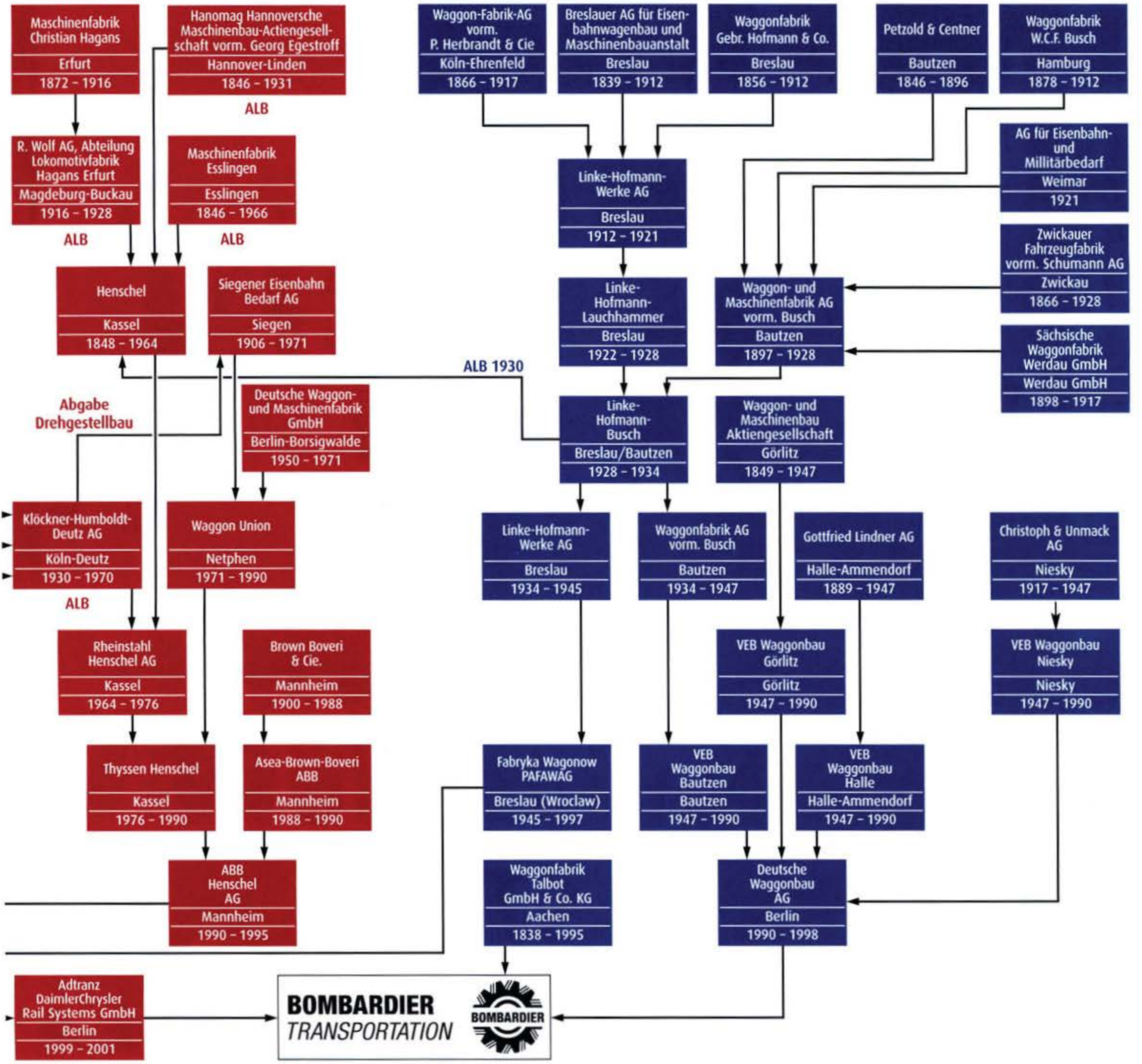
„s" sollte ein Angebot von „A bis z" verheißen. Doch so richtig glücklich wurde der Autobauer nicht mit seiner Bahntochter.

Am 4. August 2000 kam es dann zur Elefantenhochzeit: Bombardier übernimmt Adtranz. Als große Frage stand (und steht seither) im Raum: Wer überlebt unter dem Dach von Bombardier? Große Überschneidungen bestanden vor allem bei Straßenbahnen und Nahverkehrstriebwagen.

Glatte acht Monate dauerte die Prüfung durch die Brüsseler Behörden. Am 3. April 2001 gab Bombardier einige Verpflichtungen bekannt, um den Vorwurf der Marktbeherschung zu entkräften. Erstens gibt Bombardier seine Anteile an ELIN EBG Traction, einem österreichischen Hersteller von Elektroausrüstungen an deren Mehrheitseigner VA Tech ab. Die Zusammenarbeit bei Straßenbahnen vom Typ City Runner (beispielsweise in Graz im Einsatz), als Auflage seitens der EU, und bei den Talent-Triebzügen wird fortgesetzt. Zweitens gehen die Adtranz-Anteile am Joint Venture mit Stadler in Berlin-Pankow auf Stadler über. Stadler erhält außerdem die Lizenzrechte für den Regioshuttle RS1, dessen Wurzeln noch bei ABB Henschel liegen, und die Variotram innerhalb der EU. Ein bestimm-

Namen sind Schall und Rauch

Die Übersicht zeigt es: Viele traditionelle Namen wie Borsig, AEG, Westwaggon, Henschel sind aus der deutschen Schienenfahrzeugindustrie verschwunden. Auch bei den Mitbewerbern von Bombardier sind einige andere Große der Branche aufgegangen, so Krupp Lokomotivbau in Essen bei Siemens. Immer ging der Verlust der Namen mit dem Verlust von Arbeitsplätzen einher. Der Lokbau in Kassel war über Generationen Aufgabe der Henschelaner, wie das ABB-Kursbuch 1993 noch stolz verkündete. Doch nach fast 150 Jahren Henschel kam Adtranz, jetzt Bombardier. Welchen stolz klingenden Namen finden wohl die Beschäftigten jetzt, sofern ihre Arbeitsplätze überhaupt noch sicher sind? Auch bei den Beschäftigten der DWA in Görlitz klang 1999, beim 150-jährigen Firmenbestehen, Stolz mit auf das Erreichte. Es gab das Gefühl, bei Bombardier gut untergekommen zu sein. Aber seit der Adtranz-Übernahme machte sich Unsicherheit breit, die Betriebsräte von Adtranz und Bombardier fühlten sich übergangen. Mittlerweile spricht man regelmäßig miteinander über die Zukunft bei Bombardier. Man ist sich bewusst, dass die Aufgaben eines Weltmarktführers nur mit motivierten Mitarbeitern auf sicheren Arbeitsplätzen zu bewältigen sind. Es bleibt zu hoffen, dass Bombardier mit der gleichen Sorgfalt wie seinerzeit bei der DWA auch die Beschäftigten von Adtranz – dieser Name ist jetzt ebenfalls Geschichte – in die gemeinsame Zukunft aufnimmt. *Klaus Habermann*



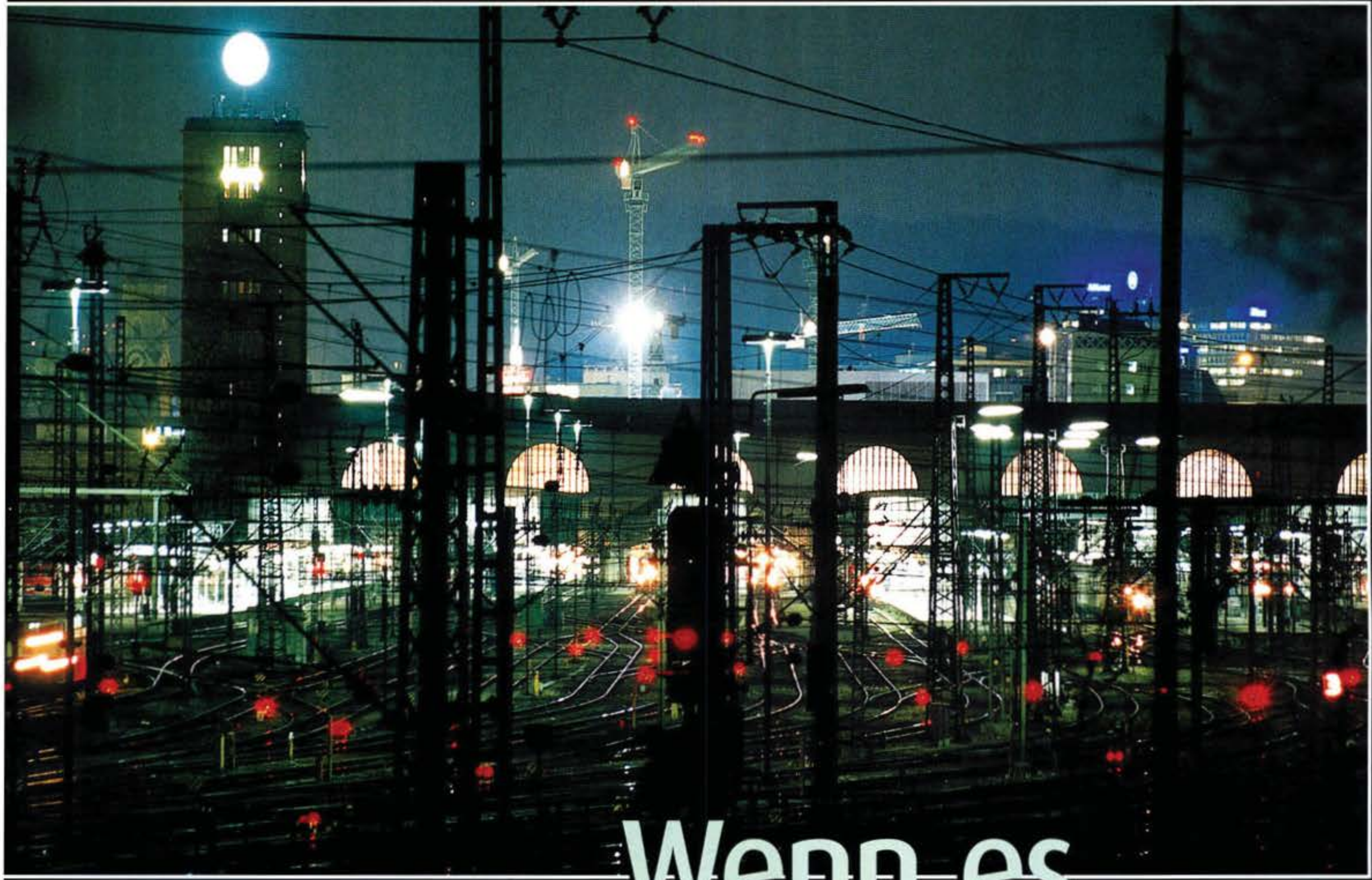
ter Arbeitsumfang wird seitens Bombardier für das erst 1996 mit Subventionen errichtete Werk für die komenden vier Jahre zugesichert. Und drittens geht Bombardier mit der Düsseldorfer Firma Kiepe Elektrik für fünf Jahre eine Kooperation für die elektrische Ausrüstung bei Straßenbahnen ein.

Die jetzt unter der Marke Bombardier Transportation tätigen Firmen haben schon in der Vergangenheit zusammengearbeitet. Ein besonderes Beispiel dafür ist der Bau der Intercity-triebzüge für die Griechische Staatsbahn 1988/89. Diese waren ein gemeinsames Erzeugnis von AEG Westinghouse Transport-Systeme in Westberlin, LEW Hennigsdorf und dem Waggonbau Bautzen über den eisernen Vorhang hinweg. Aktuelle Produkte sind die Berliner S-Bahn, Baureihe 481/482 und die GTW 2/6, die als Baureihe 646 bei der DB AG verkehren.

Der Kampf um die Standorterhaltung wird weitergehen. Obwohl Bombardier versprochen hat, Adtranz-Entscheidungen zu Schließungen wie Nürnberg und Pratteln (Schweiz) neu zu prüfen, sind keine Wunder zu erwarten. So ist zur Zeit beispielsweise für Niesky ein Arbeitsplatzabbau in der Diskussion. Nach Aussagen des Betriebsrates hat das ursächlich nichts mit der Adtranz-Übernahme zu tun; die Auftragslage sei so oder so nicht rosig.

Bombardier Transportation hat seinen Hauptsitz in Montreal, Kanada. Präsident ist Pierre Lortie, der auch der Hauptverwaltung von Bombardier Transportation Europe in Berlin und damit immerhin über 18000 Mitarbeitern vorsteht.

Klaus Habermann



Nicht der Mond steht über dem Turm des Empfangsgebäudes, sondern der Stern. Weil sich das Markenzeichen des in Stuttgart heimischem Autoherstellers dreht, erscheint es bei langer Belichtung als Scheibe. Die Aufnahme von der Nordbahnhofstraße zeigt das Gleisfeld.

Wenn es Nacht wird in STUTTGART

Pause für den Rangierer. Einige Nachtreisezüge berühren den Hauptbahnhof der baden-württembergischen Landeshauptstadt. Bekanntestes Zugpaar ist der D262/263, der Orientexpreß, bei dem noch die Loks beim Kopfmachen ab- und angekupppelt werden müssen.



In der schwäbischen Metropole steht einer der größten Kopfbahnhöfe Deutschlands. Dies soll nach dem Willen einiger Bahnoberen und Politiker anders werden. Doch mit dem Kopfmachen verschwände die Eisenbahn im Dunkeln, nicht in ewiger Nacht, sondern unter der Erde. Burkhard Wollny hielt einige Eindrücke des nächtlichen oberirdischen Bahnbetriebs seiner heutigen Heimatstadt im Lichtbild fest.



Es ist nicht so, dass sich die Roco-Motive 103 233 nur nachts nach Stuttgart traut. Der Lokumlauf entscheidet, wann sie welchen Zug fährt. Hier brachte sie gerade einen Interregio aus Nürnberg ins Schwäbische. Auf der Route über Backnang war dies noch kein Wendezug – und somit 103-tauglich.



Schwestern unter sich: Die 143 956 entstand bei LEW Hennigsdorf. Dieses Werk kam zusammen mit dem früheren Henschel-Werk, das in Kassel die 101 fertigte, zu Adtranz. Heute gehören beide Werke zu Bombardier, die Loks fahren durch ganz Deutschland und treffen sich auch in Stuttgart.

Das heutige Empfangsgebäude entstand von 1914 bis 1928 nach Entwürfen von Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer. Die Zukunft der Bahnhofsgebäude, hier der Nordausgang, ist im Rahmen der noch nicht beschlossenen Realisierung von Stuttgart 21 ungewiss, obwohl die Bausubstanz unter Denkmalschutz steht.



Fotos(5): Burkhard Wollny



Ústí nad Orlicí, Bahnhofsnordseite: Mit dem Mittagspersonenzug nach Letohrad, bestehend aus zwei Wagen der Gattung Bai, ist 130 029-2 sichtlich unterfordert.

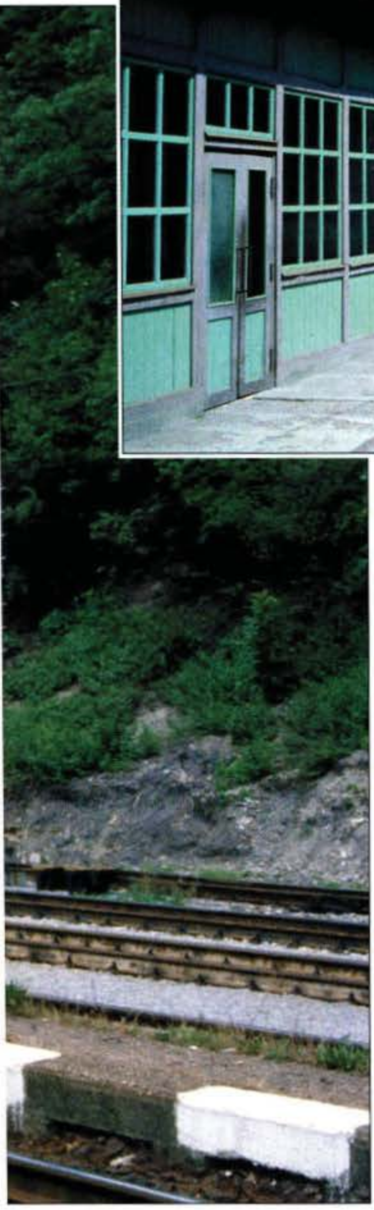
Grenzpassagen

Teil 4

Von Prag nach Olmütz mit Umsteigen im Bahnknoten Ceská Trebová führt der letzte Teil der Reise im Jahr eins der Wendezeit. Der umfassende Wandel, der Ost und West verändern sollte, deutet sich zaghaft an.



Im Bahnhof Brandys nad Orlicí hängt die Gleichstromfahrleitung trotz diverser Rekonstruktionen an typisch deutschem Quertragwerk.



Hinter dem Bahnhof Chocen mit seiner Perner-Gedenktafel verläuft die Strecke in einem gewaltigen Einschnitt. Bis Kriegsende befand sich hier ein Tunnel. Und hier erlitt Ingenieur Jan Perner, der böhmische Bauleiter dieser wichtigsten Ost-West-Verbindung, der heutigen Kursbuchstrecke (KBS) 010 Prag – Ceská Trebová, seinen tödlichen Unfall, als er sich, wohl bei der Begutachtung seines Werks, zu weit aus dem Waggonfenster lehnte.

Auf halbem Weg nach Ústí nad Orlicí steht der Bahnhof Brandys nad Orlicí. Trotz verschiedener Erneuerungen hängt hier die Gleichstromfahrleitung seit der Elektrifizierung in den 50er-Jahren noch immer an den eigentlich für Deutschland typischen Quertragwerken. Ansonsten ist der sowjetische Bruder auch in diesen Augusttagen 1990 allgegenwärtig und gelegentlich für Freund Jürgen und mich unüberhörbar: Die Baureihe T679.1, von den hiesigen Personalen „Sergej" genannt, in Deutschland besser als Taigatrommel bekannt, ist unverändert pur zu erleben, nämlich ohne Schalldämpfer.

Ústí nad Orlicí mesto kommt in Sicht. Das leidlich gepflegte Bahnhofsgebäude ist das älteste in seiner Ursprungsform erhaltene gebliebene auf tschechischem Territorium und stammt aus dem Jahr 1845.

Im Bahnhof Ústí nad Orlicí treffen zwei Eisenbahnlandschaften aufeinander. Bei der Elektrifizierung in den 50er-Jahren wurde nur die Südseite überspannt und dabei wie in Brandys nad Orlicí das für Deutschland charakteristische Quertragwerk verwandt. Die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke nach Letohrad, KBS 024, auf der Bahnhofsnordseite erfolgte erst in den 80er-Jahren, was die abweichende Jochform der Konstruktion erklärt.

Gerade hält der Mittagspersonenzug nach Letohrad, bespannt mit 130029-2. Die einst als E479.029 in Dienst gestellte Lok ist auf der nur 14 Kilometer langen Strecke mit ihren zwei von Vagónka Studénka gebauten Wagen der CSD-Gattung Bai am Haken sichtlich unterfordert.

Auf die Minute pünktlich ist der R603 nach Zilina angekommen. 1990 liegt der slowakische Zielbahnhof noch in der CSFR. Aber schon wenige Jahre später werden die Schnellzüge nach Zilina als internationale Reisezüge geführt: Die Slowakei ist zum Ausland geworden.

In jenem Jahr eins nach der samtenen Revolution dämmert M 260.001 abseits des betriebsamen Bahnhofs Ústí nad Orlicí auf einem Güterschuppengleis vor sich hin. Das motorlose Museumsfahrzeug, inzwischen zum Zankapfel verschiedener Institutionen geworden, ging →



Sommer 1990: Bei Bezpraví zieht diese T679.1 einen Kohlenzug durch das malerische Tal der Tichá Orlice. In der Tschechoslowakei fehlt diesen „Sergejs" der Schalldämpfer.



Der große Bruder ist überall: Fabrikschild an einer T679.1 aus sowjetischer Produktion, andernorts als Taigatrommel bekannt.



M260.001: Diese bemerkenswerte Vorkriegs-Triebwagenentwicklung hat als Museumsfahrzeug 1987 noch keinerlei Existenzsorgen.



Ústí nad Orlicí mesto: An der wichtigsten Ost-West-Verbindung liegt der älteste ursprünglich erhaltene Bf auf tschechischem Staatsgebiet.

einst als „Stribrny sip", als Silberner Pfeil in die noch junge CSD-Geschichte ein. Als der Schnelltriebwagen, Achsfolge (1A)'(A1)', 1939 die CKD-Werke verließ, bestand schon das Protektorat Böhmen und Mähren., lagen alle für Rekordfahrten geeigneten Strecken unversehens auf Reichsgebiet. Damit blieben dem tschechischen Silberpfeil auf seinen Erprobungseinsätzen ähnlich spektakuläre Resultate wie die seines Vorgängers, des „Slovenska strela", des Slowakischen Pfeils, versagt.

Die Schienenverkehrshauptachse Prag – Ceská Trebová – Ostrava – Zilina – Kosice – Cierna nad Tisou der 1990 nunmehr föderativen CSFR ist nach wie vor stark frequentiert. Schwere und lange Güterzüge transportieren Steinkohle aus dem Revier um das mährische Ostrava (Mährisch Ostrau) in die westlichen und südwestlichen Landesteile. Das andere Zentrum der Schwerindustrie wird schon bald Ausland sein, denn auch Kosice liegt in der Slowakei.

Im Bahnknotenpunkt Ceská Trebová angekommen, beobachten wir, wie die frisch lackierte E-Lok 180130-5 mit ihrem Güterzug gerade am gegenüberliegenden Bahnsteig entlang nach Westen rollt. Trotz ihres fortgeschrittenen Alters zieht die Maschine scheinbar mühelos ihre Last. Die E669, so die frühere Baureihenbezeichnung, ist

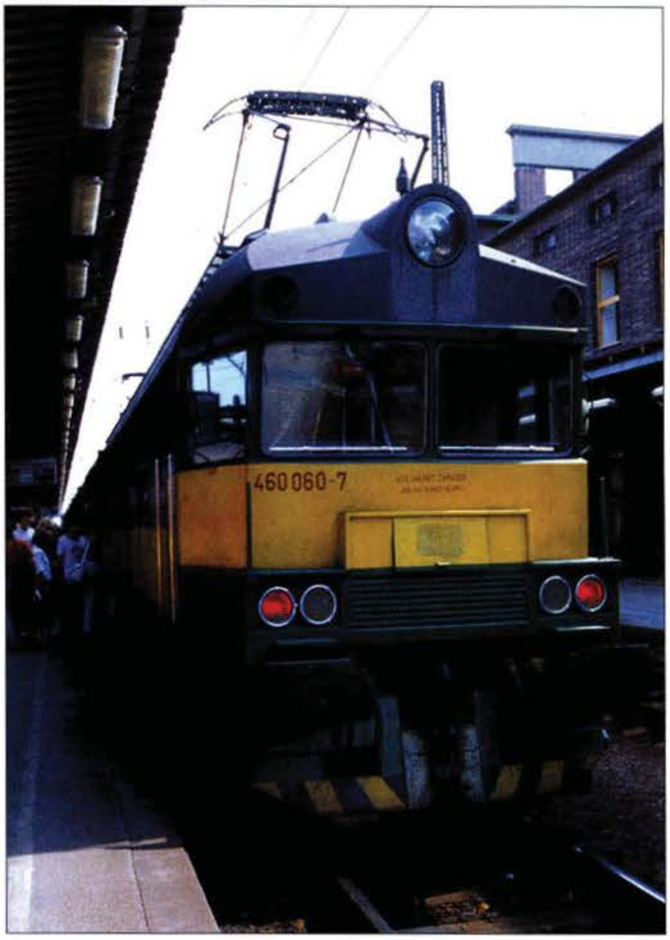


Um die Mittagsstunde schleppt E669.0107 einen der schweren Güterzüge nach Ceská Trebová durch Ústí nad Orlicí mesto.



Bahnhof Olomouc, anno 1988: Vor der roten Fahne suchen die CSD Rangierer, Reinigungskräfte und Lokführer im Güterzugdienst.

Der Gleichstromtriebwagen 460.060-7 (ex EM 488.060) ist gerade aus Prerov kommend im Bahnhof Olomouc eingelaufen.



im schweren Güterzugdienst noch unverzichtbar.

Ceská Trebová verfügt übrigens nicht nur über den größten Verschiebebahnhof der CSFR, sondern kann auch einen höchst stattlichen Personenbahnhof vorweisen, für uns Umsteigestation auf dem Schienenweg ins mährische Olomouc (Olmütz). In Anbetracht der doch weitestgehend erhalten gebliebenen K.u.k.-Gleisgeometrie aus den Zeiten der österreichischen Doppelmonarchie höchst ungewöhnlich ist auch, dass Ceská Trebová sogar Bahnsteigunterführungen besitzt.

K.u.k-Zeit im Bahnknoten Ceská Trebová unvergessen

Während der letzten sechs Jahre des 1000-jährigen Reichs war Ceská Trebová Grenzbahnhof zwischen Protektorat und Deutschland. Die Trennung erfasste sogar das ausgedehnte Bahnbetriebswerk, das rechts der Strecke nach Olomouc fast nahtlos in den Rangierbahnhof übergeht.

Am 7. August 1990 besteigen wir einen der bedeutenden Expresszüge der CSD, den Ex 125 „Kosican", um in das nicht weit entfernte Olomouc zu reisen. Zuglok ist eine Maschine der Baureihe 150, ex E 499.2, deren äußerlich ähnliche Schwester, die in Bratislava beheimatete Zweisystemlok ES 499.0, die schnell fahrenden Zügen zwischen Prag und Bratislava befördert. Unser Zug nach Kosice ist aus klimatisierten Waggons des Typs Z2 nach UIC-Merkblatt 567-2 gebildet. Dieser Wagen hat eine Länge von 26400 Millimetern, verfügt über Türschließeinrichtungen und entspricht dem allgemein gültigen Standard in Westeuropa. Ein Blick auf das Fabrikschild verrät, dass diese Wagen im VEB Waggonbau Bautzen gefertigt wurden. Da bedarf es keines Sachverstandes eines Nationalökonomen, um eine simple Kette von Sachzwängen im ehemaligen Ostblock zu begreifen.

Während wir in voller Fahrt durch den Tunnel bei Krasikov brausen, ist noch nicht abzusehen, wie sehr sich Europa in den nächsten zehn Jahren verändern sollte. Wer will, kann heute mit dem EC von Paris nach Prag fahren, und Reichsbahn und Reichsbahner sind nur mehr ein historischer Begriff.

Didier Bauzière

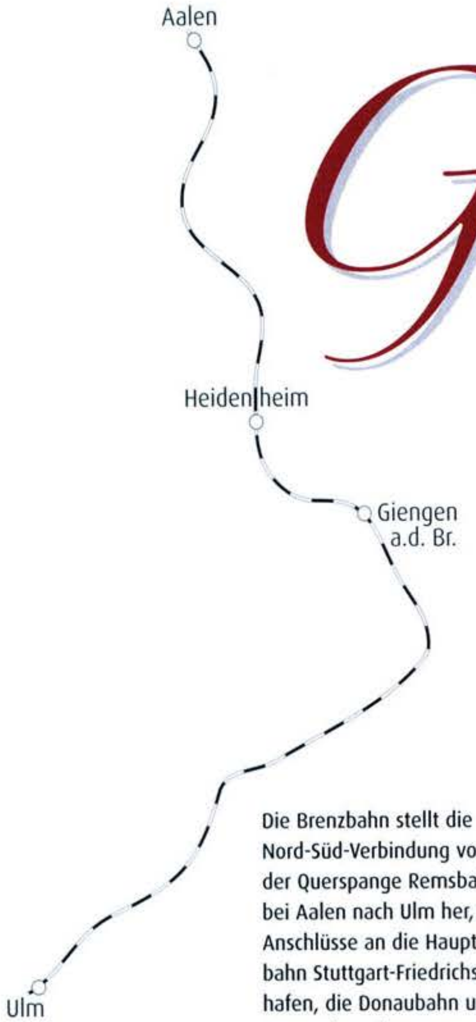


Trotz fortgeschrittenen Alters sind für die 180 130-5, hier in Ceská Trebová, die schweren Güterzüge kein Problem.

Fotos: Didier Bauzière

Grenz-Bahn

Seit 125 Jahren verbindet die württembergische Brenztalbahn Aalen und Ulm. Bedingt durch die Lage am Rand des Ländles und die Konkurrenz durch bayerische Strecken zogen die großen Verkehrsströme an ihr jedoch vorbei. Moderne Verkehrskonzepte sollen ihr nun Fahrgäste zurückbringen.



Die Brenzbahn stellt die Nord-Süd-Verbindung von der Querspange Remsbahn bei Aalen nach Ulm her, wo Anschlüsse an die Hauptbahn Stuttgart-Friedrichshafen, die Donaubahn und Bayern bestehen.



Ein Donnerstagmorgen im April 2001, 8 Uhr 30, Aalen Hauptbahnhof, Gleis 3. VT 650018, der Triebwagen nach Ulm über die Brenztalbahn, steht bereit. Aalen ist eine alte Reichsstadt mit Bahnanschluss nach Stuttgart in westlicher, Crailsheim in nördlicher, Nördlingen in östlicher und eben über die Brenztalbahn nach dem Bodensee in südlicher Richtung. Der kühle, wolkenverhangene Morgen vertreibt jegliche Gedanken an den Frühling. Eine ansehnliche Anzahl Reisende wartet an diesem jungen Apriltag auf dem Bahnsteig.

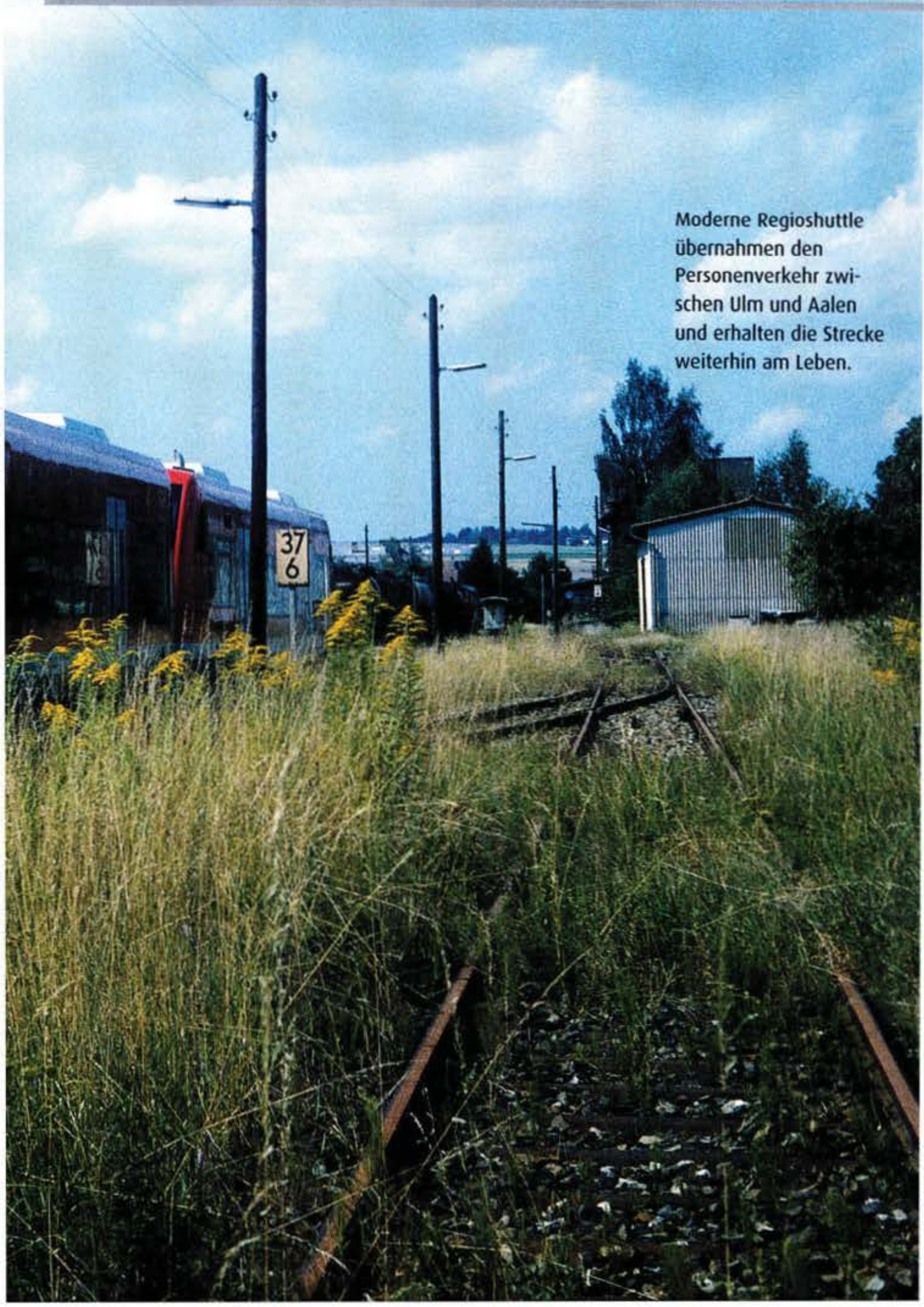
Im VT 650 ist es wenigstens trocken und warm, Platzmangel herrscht keiner, bis zur Abfahrt sind es noch zwei Minuten. Aus dem Bahnsteig-Lautsprecher dringt Gekrächze, der Motor wird angelassen, eine Abgasfahne kräuselt sich in den grauen Himmel, dann schließen sich die Türen. 8 Uhr 33, VT 650018 brummt los, rumpelt über die Weichen und nimmt schnell Fahrt auf.

Seit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000 sind die spurtstarken Regioshuttle die Stammfahrzeuge auf der Brenztalbahn. Stadt-Express-Züge fahren im Ein-Stunden- sowie 16 neu eingeführte Regional-Express-Züge im Zwei-Stunden-Takt mit modernem



Foto: Sammlung Siedentop

Einfahrt in den Hauptbahnhof Heidenheim im Jahr 1906: Eine württembergische B 1 zieht einen typischen Länderbahnzug.



Moderne Regioshuttle übernahmen den Personenverkehr zwischen Ulm und Aalen und erhalten die Strecke weiterhin am Leben.

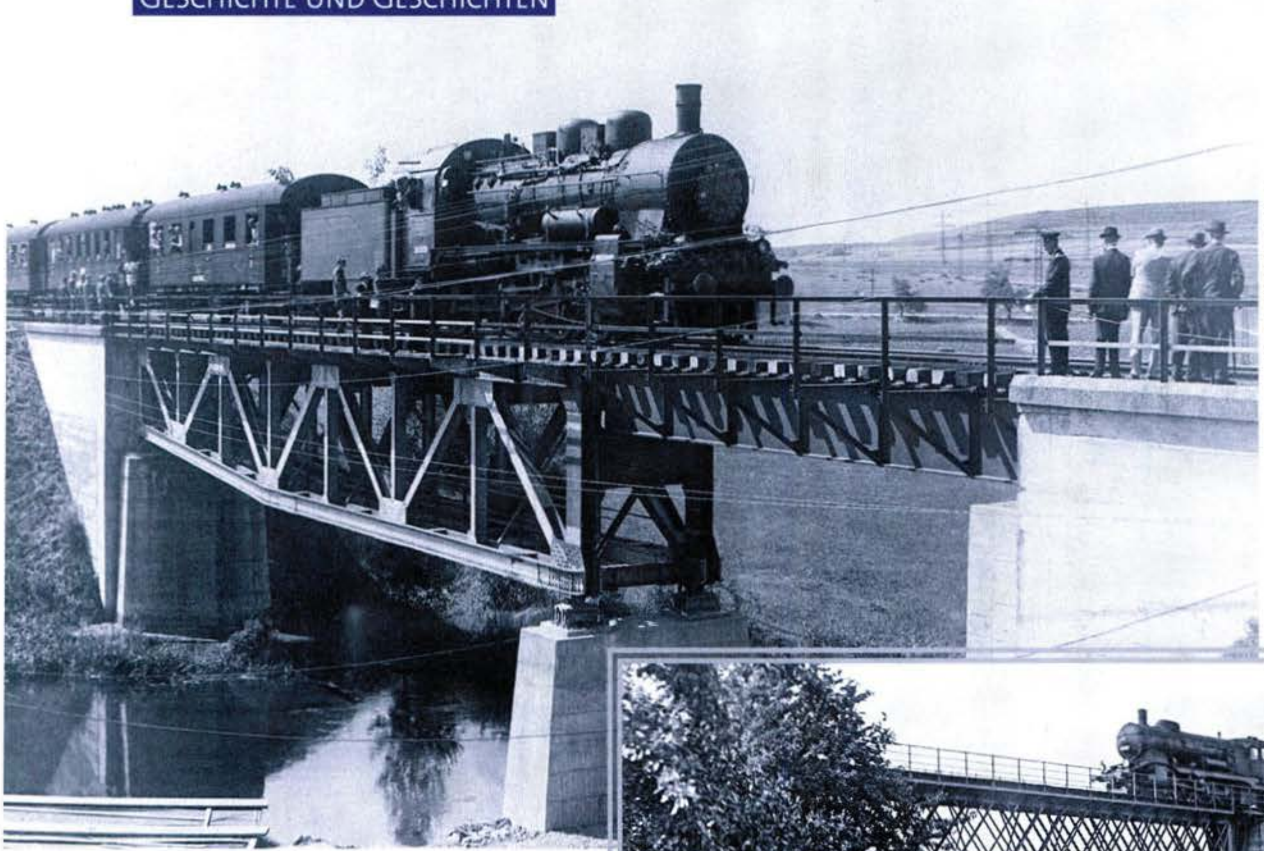
Foto: Uwe Siedentop

Fahrzeugmaterial, gefördert durch die beteiligten Landkreise mit einem Zuschuss von sechs Millionen Mark. Immerhin schrumpfte damit die Fahrzeit Aalen – Ulm bei manchen Verbindungen auf 51 Minuten.

Bis 1838 hatten sich zwei konkurrierende Streckenführungen für die zu bauende württembergische Eisenbahn herauskristallisiert: Von Cannstatt durch das Filstal über Göppingen und Geislingen nach Ulm oder von Cannstatt über das Remstal bis Aalen und von dort durch das Brenztal über Heidenheim nach Ulm. Gegen eine Linienführung über Aalen nach Ulm sprachen die größere Entfernung und damit verbunden die höheren Kosten: Zudem hätte ein beträchtlicher Teil der Strecke auf bayerischem Gebiet gebaut werden müssen. Hauptverkehrsträger in Württemberg wurde die Filstalbahn, später Hauptbahn genannt.

8 Uhr 37, VT 650 018 durchfährt Unterkochen. Zwischen den Hängen der Schwäbischen Alb windet sich die Strecke südwärts. "Nächschter Halt: Oberkocha", klingt es in unverkennbarem Dialekt, und pünktlich um 8 Uhr 46 hält der Triebwagen im Industrieort Oberkochen. Eine Dame mit kläffendem Dackel verlässt uns. Gott sei Dank! Zwei Handys mit daranhängenden Jugendlichen steigen zu. Abfahrt. Das Häusermeer der Aalener Vororte verliert sich, die Ausläufer der Alb werden flacher. Immer in der Talsohle verlaufend, erreicht die Bahn beim Seegartenhof die Europäische Wasserscheide, zugleich mit 507,4 Metern über dem Meeresspiegel der höchste Punkt der Strecke.

Mit der Verabschiedung des Gesetzentwurfs am 10. Januar 1862, betreffend den Anschluss des Brenztals an das Bahnnetz, schlug die Geburtsstunde der Brenztal- →



Die Firma Voith sorgte kurz nach dem Krieg für den zügigen Wiederaufbau der Herbrechtinger Brücke. Eine P8 absolviert die Eröffnungsfahrt.

Foto: Sammlung Siedentop



Eine Aufnahme aus den 30er-Jahren mit einer württembergischen C zeigt die Herbrechtinger Brücke vor der Zerstörung durch den Zweiten Weltkrieg.

Foto: Sammlung Siedentop

bahn. Bayern empfand solch eine Verbindung als Bedrohung seiner so genannten Ludwigs-Süd-Nord-Bahn: Württemberg hätte damit eine leistungsfähigere Nord-Süd-Strecke besessen, die den Fernverkehr in den 1860er-Jahren dominiert hätte. Da 1861 der Anschluss der Remsbahn Cannstatt – Wasseralfingen an das bayerische Netz in Nördlingen vorgesehen war, verknüpfte Bayern seine Zustimmung zum Bau der Brenztalbahn an die Bedingung, dass innerhalb von zwölf Jahren nach Eröffnung der Strecke Cannstatt – Nördlingen keine Schienenverbindung zwischen dieser und der Hauptbahn Cannstatt – Ulm hergestellt werden dürfe. Der Grund war klar: Die württembergische Linie von Nördlingen nach Friedrichshafen am Bodensee wäre kürzer als die bayerische von Nördlingen nach Lindau gewesen, wirtschaftlich bedeutsamer Waren- und Personenverkehr damit nicht über bayerische Strecken befördert worden. Der Paragraph 37 des bayerisch-württembergischen Staatsvertrages von 1861 legte eine Sperrfrist für einen eventuellen Weiterbau nach Ulm bis 3. Oktober 1875 fest, und Württemberg hielt sich daran.

Bayern verzögerte den Bahnbau

Ab Mai 1862 baute das kleine Königreich daher zunächst eine Stichbahn von Aalen bis Heidenheim. Geplant wurde die Strecke zweigleisig, um den später zu erwartenden Transitverkehr auffangen zu können. Am zweiten Widerlager mancher der über 50 Brücken ist das heute noch zu erkennen. Gebaut wurde die Brenztalbahn jedoch nur eingleisig. Am 12. September 1864 wurde die Strecke feierlich eröffnet, ab 15. September begann der reguläre Betrieb. Erst am 16. März 1872 wurde durch einen Gesetzesentwurf der Weiterbau der Linie aufgenommen. Der zweite Teil der Brenztalbahn wurde in drei Etappen bis Ulm geführt: Am 25. Juni 1875 fuhr der erste Zug von Heidenheim bis Niederstotzingen, am 15. November 1875 von Niederstotzingen bis Langenau und am 5. Januar 1876 konnte der letzte Abschnitt bis Ulm eröffnet werden. Bayern aber hatte die Zeit ebenfalls genutzt und seine Fahrzeit kostende, unglücklich trassierte Nord-Süd-Verbindung durch neue Magistralen wie Würzburg – Nürnberg und Würzburg – Treuchtlingen ausgebaut beziehungsweise ersetzt. Die Brenztalbahn erlangte dadurch für den Fernverkehr keinerlei Bedeutung.

Ein Handy piepst, als der Triebwagen um 8 Uhr 50 in Königsbronn einfährt. Zwar steigt niemand aus, weitere Fahrgäste jedoch hinzu. Hier, wo die Brenz entspringt, die der Bahn ihren Namen gab, klafft eine Lücke in der Alb, die die Baumeister für ihre Streckenführung nutzten. Noch im Sommer 2000 lagen Holzstämme, die vom Wirbelsturm Lothar Weihnachten 1999 übrigblieben, am Freiladegleis. Die Forstämter hatten Mühe, von DB Cargo Waggons für den Abtransport zu erhalten. Übrigens wurde zum 31. Januar 2001 der Güterverkehr in Königsbronn eingestellt, obwohl zwei große ortsansässige Unternehmen Interesse an einer Nutzung des Güterbahnanschlusses gehabt hätten. Vor Itzelberg überquert die Brenztalbahn den jungen Fluss, kurz darauf



Foto: Uwe Siedentop

Der Bahnhof Giengen weist wegen des Warentransports für das bekannte Elektronik-Unternehmen Bosch regen Güterverkehr auf. Ulmer 215 sind Mädchen für alles auf dieser Strecke.

wird der Ort passiert, wo mit dem Sommerfahrplan 2000 nach zwölf Jahren wieder ein Haltepunkt eingerichtet worden ist. Draußen flitzen Industrieanlagen, Häuser, Autos vorbei, verwischen zu einem regendunklen Grau. In Schnaitheim um 8 Uhr 55 spült der Regen einen Haufen Kindergartenschüler nebst sichtbar gestresster Aufsichtsperson ins Innere. Geschrei. VT 650 018 ist voll. Die Luft wird stickig. Weiterfahrt.

8 Uhr 58, Heidenheim, bis 1872 der Endpunkt der Strecke, ist erreicht. Der lärmende Haufen Kinder verlässt den Triebwagen, sichtliches Aufatmen allerorten; das Fahrzeug füllt sich in erstaunlich kurzer Zeit mit neuen Fahrgästen. Die DB AG sucht mit dem Taktfahrplan Kunden zu gewinnen, ein schwieriges Unterfangen bleibt diese Zielsetzung dennoch angesichts autofreundlicher Politik im Land. Zum Teil merkwürdiges Verhalten so mancher Verwaltungsbehörde der Gemeinden entlang der Strecke erschwert dies zusätzlich. Paradebeispiel ist der schon einige Jahre zurückliegende Entscheid Heidenheims, seinen Bahnhof mitsamt dem Umfeld zur verkehrsberuhigten Zone zu machen. Die württembergischen Eisenbahnbaumeister Georg von Morlok und Carl Etzel würden sich im Grabe herumdrehen...

8 Uhr 59, Abfahrt aus Heidenheim, vorbei an still verrostenden Hemmschuhständern und von Gestrüpp überwucherten Gleisen. Auf der linken Brenzseite beginnt der jüngere, erst 1872 gebaute Streckenabschnitt. Wenigstens regnet es nicht mehr. Nächster Halt ist um 9 Uhr 04 in Herbrechtingen. Ein Unfall am 30. November 2000 rückte diesen Bahnhof für wenige Tage ins Blickfeld des →



Foto: Sammlung Siedentop

Eine württembergische T5 hatte die Ehre, den Wiedereröffnungszug kurz nach dem Krieg von Heidenheim nach Aalen zu ziehen.



Foto: Sammlung Siedentop

Eine 23, von Ulm kommend, am Bahnübergang unterhalb des Totenbergs kurz vor der Einfahrt in den Heidenheimer Hauptbahnhof.

Interesses. 32 Menschen waren dabei verletzt worden, als ein Regioshuttle im Bahnhof Herbrechtingen auf einen fehlgeleiteten Güterzug aufprallte. Ursache: Menschliches Versagen. Ein Schüler kriegt seine Cola-Dose nicht auf, von irgendwo her dringt Walk-Man-Gedudel, stimmenreiches Gemurmel übertönt das Motorbrummen des Triebwagens.

Schattendasein neben der Hauptbahn

Als VT 650018 um 9 Uhr09 Giengen erreicht, herrscht dort reger Güterverkehr. Ein großes Elektro-Unternehmen erhält und verschickt seine Materialien und Fertigprodukte über die Bahn. Ein Ganzzug aus leuchtend roten Schiebewandwagen, gezogen von einer verkehrsroten 215, hat Giengen erreicht und wird soeben zerlegt. Ein Zischen verrät, dass die Cola-Dose ihren Inhalt preisgegeben hat, der nachfolgende Fluch, dass das Getränk seinen Bestimmungsort nicht ganz erreicht hat, die Brühe rinnt die Scheibe hinab. Mal wieder piepsen Handys. Weiterfahrt. Zu beiden Seiten hin öffnet sich der Blick auf die weite Hochfläche der Alb, Wald säumt grün den Horizont.

Durch die Bw Crailsheim, Aalen und Ulm war das Fahrzeugmaterial auf der Brenztalbahn sehr vielfältig. Bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) 1920 waren in der Regel württembergische Loks wie T5 (BR 75.0), C (BR 18.1) oder K (BR 59) unterwegs. Dazu kamen die württembergischen Nachbauten der eigentlich preußischen T 9.3, der späteren BR 91, und G 12 (BR 58.3). Schnellzüge zu DRG-Zeiten wurden von 01 und 03 gezogen. Darüber hinaus kamen die Baureihen 24, 38, 38.4 (bayerische P3/5H aus Nördlingen), 44, 50, 57, 64 und 78 zum Einsatz. Die BR 23 ab den späten 50er-Jahren und die Schienenbusse VT 98 ab den 60er-Jahren fanden ebenso Betätigung wie Nahverkehrszüge mit Silberlingen und Umbau-Vierachsern, gezogen von der V 100.10 (BR 211) und später der BR 215.

9 Uhr 12. Zwar hatten Haltepunkte wie Hermaringen nur geringe Möglichkeiten, Güter zu versenden, jedoch nennt die Statistik für das Jahr 1903 über elf Tonnen Fracht, die in Hermaringen aufgegeben wurden, 1970 waren es sogar über 25,5 Tonnen. Damit war der Höhepunkt überschritten, denn 1983 wurden gerade noch so viel Ladeguttonnage wie 1895 befördert, nämlich weniger als elf Tonnen. Ein Niedergang, der sich auch für die anderen Stationen der Brenztalbahn belegen lässt, und nicht nur im Güterverkehr. Die Zahl der Reisenden auf der Brenztalbahn schrumpfte immer mehr. Nachdem in den 50er-Jahren noch mehr als eine halbe Million Menschen jährlich allein in Aalen Züge über die Brenztalbahn bestiegen hatte, nutzten 1983 gerade noch so viele Menschen in Aalen die Bahn wie 1895, nämlich knapp 250.000. Bei Ausfahrt aus Hermaringen befinden sich immerhin noch 25 Reisende im VT 650018.

9 Uhr 16. Bei Sontheim erreicht die Bahn mit 447 Metern über dem Meeresspiegel ihren tiefsten Punkt. Von hier führte die einzige normalspurige, direkte Abzweigung von der Brenztalbahn, der so genannte Gehsmetzgr, der Gänsemetzger, von Sontheim nach Gundelfingen in Bayern. Sie war von 1911 bis 1956 in Betrieb und diente der Strecke Ulm – München als Umleitungsmöglichkeit, ehe sie 1959 abgebaut wurde.

Projekte, die eine bessere Ost-West-Anbindung der Brenztalbahn und eine Verkürzung der Fahrzeiten zum Ziele hatten, wie der Versuch von 1938, eine Strecke von Offingen in Bayerisch-Schwaben über Sontheim nach Karlsruhe zu führen, scheiterten. Damit endeten Unternehmungen, bessere Eisenbahnverbindungen im Brenztal herzustellen. Gerade einmal für die Dauer von zehn Jahren fuhr zwischen 1935 und 1945 ein direkter Zug zwischen Berlin und dem Bodensee über die Brenztalbahn, der mit dem Kriegsende jedoch wegfiel. Im Vorfeld des Zweiten Weltkriegs entstand eine Autobahn, die heute als A7 den Hauptverkehr der Gegend in Nord-Süd-Richtung trägt. Das Automobil beherrscht den Verkehr, und mangels Transportaufkommen versuchte die Deutsche Bundesbahn (DB), die Brenztalbahn 1975 und 1982 zwischen Giengen und Ulm sogar ganz stillzulegen. Die DB rückte nach Protesten der Städte entlang der Strecke wieder von diesem Vorhaben ab.

Um 9 Uhr 21 fährt VT 650018 in Niederstotzingen ein. Längst führt die Reise über die zur Donau hin abfallende Ebene, Pappelreihen und dichtes Buschwerk verlieren sich in der Weite, Autos wirken wie bunte Punkte. Die Bahn verlässt den Kreis Heidenheim und



Foto: Uwe Siedentop

In den frühen 80er-Jahren verlässt ein Personenzug, gezogen von einer 215, Ulm in Richtung Aalen. Aus Stuttgarter Richtung fährt eine 110 mit klassischer Silberlinggarnitur ein.

Jubiläumsfeier

Am 1. Juli 2001, von 11 bis 17 Uhr, wird im Bereich des Bahnhofes Giengen das 125-jährige Bestehen der Brenztalbahn gefeiert. Dazu laden die DB AG, der Heidenheimer Tarifverbund (htv), die Ulmer Eisenbahnfreunde und verschiedene andere Firmen zum gemütlichen Beisammensein ein. Folgendes ist geplant: Dampfloksonderfahrten von Ulm nach Heidenheim, Jubiläums-Sonderwagen in H0 und Z von Märklin, Fotoausstellung, Aktionstage des htv mit kostenlosen Fahrten im Kreisgebiet und vieles mehr. Aktuelle Infos im Internet unter: www.brenzbahn.de.

erreicht in Rammingen die erste Station im Alb-Donau-Kreis. Kurz darauf, um 9 Uhr 33, berührt die Strecke die Markung Langenau, wo sie auf einer Länge von 8,1 Kilometern bayerisches Gebiet durchquert. Im Bahnhof liegen Weichen, die nichts mehr zu verbinden haben, ein rostiger Hemmschuh liegt neben dem Gleis. Kurz nach Thalfingen, 9 Uhr 39, erreicht die Bahn wieder Württemberg. Die Reisenden beginnen, ihre Sachen zusammenzusuchen, schlüpfen in Jacken das Fahrtziel Ulm rückt näher.

9 Uhr 46, Ulm Hbf, Einfahrt nach Gleis 5. Die Reise ist zu Ende, 73 Kilometer sind zurückgelegt, 137 Jahre durchschritten. Die Fahrgäste verlassen VT 650018, kurz darauf ist der Bahnsteig leer. Einmal noch einen Blick über die Schulter: VT 650018 wartet auf neue Reisende, er wird um 10 Uhr 11 wieder nach Aalen aufbrechen. Auf der Brücke über den Gleisen staut sich der Auto-Verkehr. Zwischen dem Schotter reckt, schüchtern noch, ein Löwenzahn seine Blättchen nach der Sonne.

Uli Lieb/al

Einmal Urwald und zurück

Nach mehrjährigem, aufreibenden Aufenthalt im westafrikanischen Staat Togo kehrte eine V11 wieder in ihre alte nordrhein-westfälische Heimat zurück. Die Erholung von den Spuren ihres Intermezzos in den Tropen wird noch eine Zeit dauern.

Im Jahre 1967 existierten nur noch wenige Schmalspurbahnen im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Um zu retten, was noch zu retten war, gründete sich am 9. Dezember 1967 in Wuppertal die Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde, nachdem schon im Mai des selben Jahres die legendäre Schnurre, die meterspurige Altenaer Eisenbahn, ihren Betrieb eingestellt hatte. Übrig blieb nur noch die wenig spektakuläre Geilenkirchener Kreisbahn (GKB).

Einen bescheidenen Verkehr eröffnete der Verein am 6. Juli 1969 mit der ausgeliehenen Diesellok V 11 (KHD 1955/56114) der GKB und einem angekauften Aachener Straßenbahnwagen. Doch der Verein zerstritt sich über das Museumskonzept, was zum Austritt der Straßenbahnfreunde führte. Aus der Spaltung ging die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V. (IHS) hervor. Sie kümmerte sich fortan um den Museumsverkehr auf der Kreisbahn. Mit den ersten ei-

Am 20. August 1972, als Männer zottelige Haare und buschige Koteletten und Frauen Miniröcke trugen, war die Welt für die V 11 noch in Ordnung.



Ordentlich sah V 11 am 2. Dezember 1972 aus, in besseren Zeiten. So soll sie eines Tages auch wieder im Selfkant ihren Dienst versehen.



genen Wagen fuhr ab dem 19. September 1970 die V 11 wieder regelmäßig vor Museumszügen. An Werktagen beschäftigte sich die Maschine zusammen mit ihrer Schwester V 10 (KHD 1955/56113) mit Rollbockverkehr. Im Jahr 1973 stellte die GKB ihren Restbetrieb ein, der zuletzt nur noch zwischen der Laderampe und der Rollbockgrube in Geilenkirchen existierte. Zudem verkaufte ein Hamburger Lokhändler die beiden Lokomotiven 1974 nach Togo und der Museumsbetrieb war damit beendet. Zuerst halfen V10 und V11 beim Ausbau des Hafens der Hauptstadt Lomé, anschließend wechselten sie zur Bahngesellschaft Chemin de Fer de Togo (CFT). Danach verlor sich ihre Spur, gelegentlich tauchten noch Fotos auf. Die V10 verschwand endgültig. Ihr Schicksal ist bis heute ungeklärt.

Zwei Jahre kümmerte sich ein Mitglied der Selfkantbahn, das als Entwicklungshelfer in Togo arbeitet, um die Rückführung der V 11. Doch die togolesische Eisenbahngesellschaft wußte nicht, wohin ihr Zug in Zukunft fährt: Stillegen und verschrotten oder privatisieren? Darüber entschied im Frühjahr 2000 der Ausgang der Präsidentschaftswahl. Am 8. Dezember 2000 jedoch hatte sich der sinnbildliche Urwaldnebel gelichtet. Nach einer Öldusche ihrer Lager rollte die V 11 zum Hafen in Lomé. Dort übernahm sie ein Frachter, der regelmäßig afrikanische Küstenhäfen anläuft. So erreichte das Maschinchen über Kapstadt und Hamburg einen Monat später Antwerpen.

Am Schrottkai Nr. 408 trifft sich alles, was Räder hat oder hatte und meist keine TÜV-Plakette mehr erhalten wird. Aus den Quadratkilometer großen Lagerplätzen hievte ein Gabelstapler die ehemalige V 11 der GKB auf den bereitstehenden Tieflader. Während Schrottautos auf ihre neue Heimat in Afrika warteten, fuhr die Selfkantbahn ihre desolate Maschine in den Lokschuppen von Schierwaldenrath. Wegen des enormen Aufarbeitungsumfanges wird noch Zeit vergehen, bis die historische Lok wieder im Selfkant vor Zügen zu bewundern ist.

Wolfgang Clößner/al



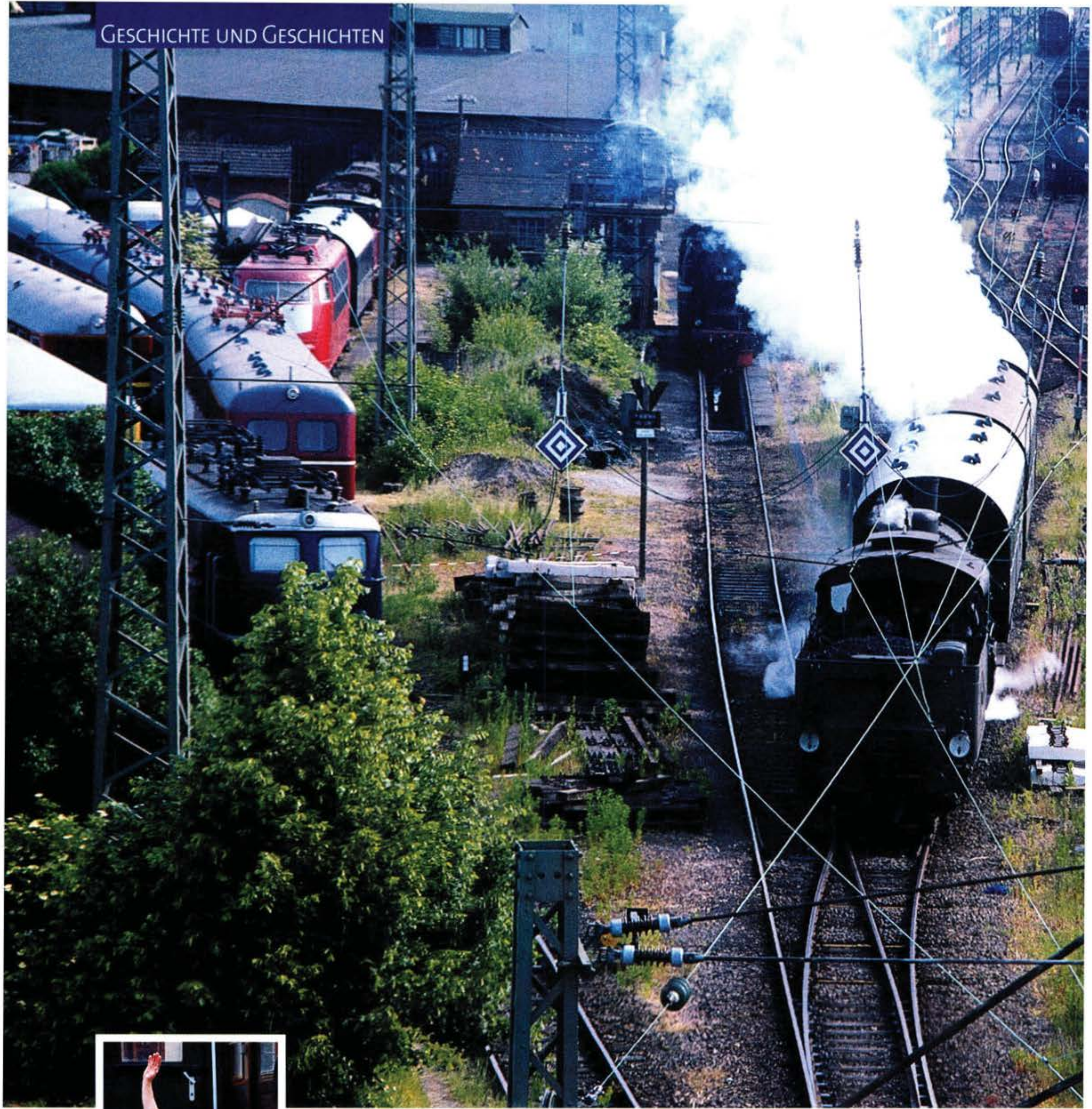


Das feuchte westafrikanische Tropenklima hat der V 11 erheblich zugesetzt. Die Restaurierung wird Zeit und Geld verschlingen.

Fotos: Slg. Clößner

Europäischen Boden unter den Rädern spürte die kleine Diesellok am Schrottkai der belgischen Hafenstadt Antwerpen.







„Abfahrt", signalisiert Uwe Schulz, stilecht gekleidet.

Hauptgewinn

Vor 25 Jahren, als sich die Dampflokära dem Ende zuneigte, gründeten Eisenbahnfans in Darmstadt-Kranichstein ein Museum, in dem diverse schwarze Stars erhalten werden.



Bis zum Bahnübergang vorziehen, lautet die Anweisung der Stellwerker für das Personal auf der auf Hochglanz polierten G8.



Die H0-Anlage der Darmstädter Bahnhöfe in der Zeit vor 1910 betreuten Günter Horneff, Michael Klein und Andreas Mampel (v.l.).

Fotos (3): Frickel

Die Geschichte des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein begann mit einem Preisausschreiben, das die Deutsche Bundesbahn (DB) 1970 publizierte. Erster Preis war eine echte Dampflokomotive, die 98 812. Auch eine Gruppe von acht Darmstädter Eisenbahnenthusiasten beteiligte sich.

Die Glücksfee erwählte den Studenten Max Manfred Moser. Direkt nach der Bekanntgabe des glücklichen Siegers nahmen die Darmstädter Kontakt zum Hauptgewinner auf. Um die Chance auf Übernahme der Lok zu erhöhen, gründeten die Männer den Museumsbahn e.V. (MEV), den Trägerverein des heutigen Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein. Eile tat not, denn die DB verlangte die Entfernung des Gewinns von ihren Gleisen. Letztlich kauften der MEV und die Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) gemeinsam die 98 812. Die Bundesbahndirektion (Bd) Frankfurt untersagte den Betrieb von Dampflokomotiven, da sie ihren Loks gerade das Rauchen abgewöhnte, weshalb angedachte Sonderfahrten im Odenwald nicht zustande kamen. Deshalb startete die Lok nach ihrer Aufarbeitung zu Fahrten im württembergischen Raum. Noch heute befindet sich 98 812 in der Obhut der UEF.

In den 70er-Jahren hatte Frankfurt kein Herz für Dampfloks

Ziel des MEV war es zunächst, Dampflokomotiven, denen es damals bereits an den Kragen ging, vor der Verschrottung zu bewahren und betriebsfähig zu erhalten. Erste Erwerbung war 1972 die Werkslok 4 der Südzucker-Werke in Regensburg. Der bayerischen BB II folgte noch im selben Jahr die Privatbahn-Dampflok 184 der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn. Teile des Geländes des ehemaligen Bundesbahn-Betriebswerks Darmstadt-Kranichstein konnten dauerhaft angemietet werden.

Anfangs musste der Verein Gelände und Lokschuppen mit einer Firma für landwirtschaftliche Geräte und einer Gleisbau-Firma teilen, die schon früher einen Pachtvertrag mit der DB abgeschlossen hatten. Da der Warentransport der ersten Firma per Lkw erfolgte, hatte sie sämtliche Untersuchungsgruben zugeschüttet, so dass auf den vom MEV angemieteten Flächen zunächst umfangreiche Ausgrabungen anstanden. Der Platzmangel hinderte die Mannen um Uwe Breitmeier natürlich nicht, weitere Lokomotiven zu erstehen, sobald die knappen Mittel es erlaubten. Offiziell begannen die Kranichsteiner übrigens mit der Restaurierung von Wagen, die im Gegensatz zum Umgang mit den geächteten Dampfloks keine Scherereien mit den Bd-Obersten in Frankfurt zur Folge hatte. Die meisten hochoffiziell zur Waggonunterhaltung angeschafften Geräte benötigte man eigentlich zur Instandsetzung von Dampflokomotiven. Die wichtige Werkstatteinrichtung konnte damals häufig recht günstig erworben werden, da sich die DB ja ohnehin gerade von ihren Dampfloks verabschiedete. Als ersten Wagen kauften und restaurierten die Museumsbahner 1972 einen württembergischen Cid-wü 12, einen so genannten Latten-Zweiachser, der heute noch als Dauerleihgabe im Museum für Arbeit und Technik in Mannheim steht. Zur Abstellung von vier weiteren Wagen mietete der MEV das ehemalige Gleislager in der Nähe des Darmstädter Hauptbahnhofs an. Später →



Foto: MEV

Die Gemeinschaftslok von UEF und MEV im Mai 1971 beim Kohlefassen in Ulm. Anschließend ging's auf die erste Frühlings-Sonderfahrt.

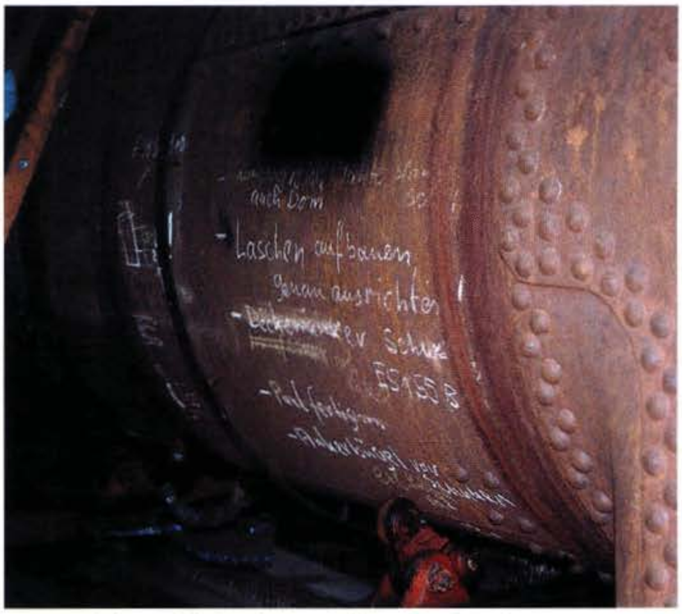
gelang es, sich auf dem Kranichsteiner Gelände weiter auszubreiten und die Wagen dorthin zu überführen. Als erste Lokomotive gelangte Lok 184 der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn in den Lokschuppen. Die früher erworbene Zuckersusi, die ehemalige 98 727, erhielt in Würzburg eine Kesseluntersuchung und neue Radreifen.

Mitte der 70er-Jahre wuchs auch das Interesse der Öffentlichkeit an den Erwerbungen des MEV. Im Gegensatz zu einigen anderen Regionen in Deutschland war das Rhein-Main-Gebiet nun wirklich dampffrei, so dass betriebsfähige Dampfloks nicht mehr zu sehen waren. Dass zwischenzeitlich eine der Firmen das Bw-Gelände geräumt hatte, erleichterte eine Öffnung der Sammlung für Besucher. Am 29. Mai 1976 erfolgte dann die Gründung des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein.

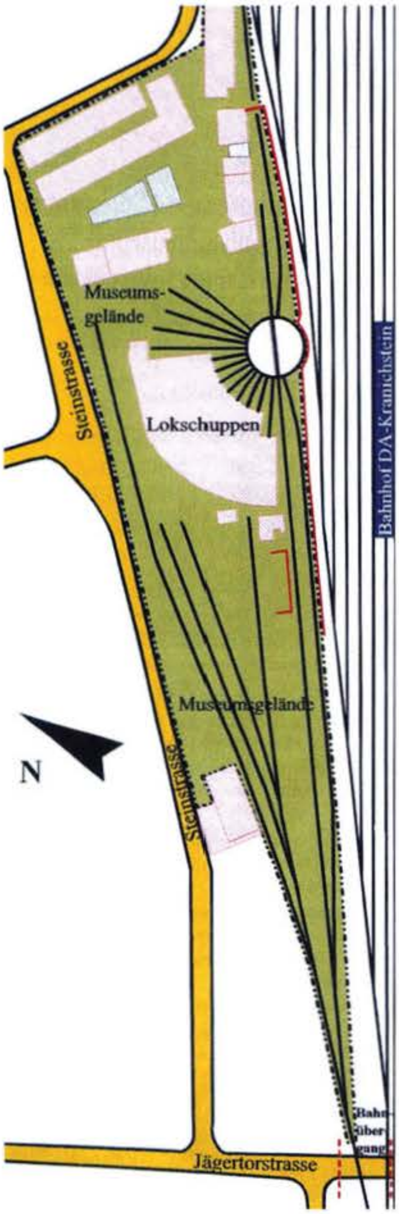
Den Wert eines Eisenbahnmuseums am Ort erkannte auch die Stadtverwaltung und unterstützte das im Aufbau befindliche Museum. So gewährte die Stadt Darmstadt 1977 ein zinsloses Darlehen zum Erwerb der 44 404. Die Güterzuglokomotive war als eine der wenigen heutigen Museumsmaschinen in Deutschland vom Tag ihrer Indienststellung am 26. April 1941 bis zum Ablauf der Kesselfristen am 31. Dezember 2000 ununterbrochen betriebsfähig.

Den Anspruch, alle Lokomotiven betriebsfähig zu erhalten, mussten die Kranichsteiner schon gegen Ende der 70er-Jahre aufgeben. Die Losung dieser Tage hieß: Zuerst müssen die Fahrzeuge gerettet werden, eine Aufarbeitung kann dann später erfolgen. Die stetig steigenden Besucherzahlen bestätigten die allesamt ehrenamtlich tätigen Mitarbeiter in ihren Zielen und so entwickelte sich das Museum zu einem Magneten für Eisenbahnfreunde. Von Vorteil ist dabei natürlich auch die verkehrsgünstige Lage im Ballungsraum Rhein-Main-Gebiet. Ein Problem beschäftigt Museum und Anwohner gleichermaßen, erklärt Uwe Breitmeier: „Selbst an Sonntagen ohne Jubiläumsfeierlichkeiten werden die Parkplätze ums Gelände knapp. Das Angebot mit Museumsgarnituren von Messel oder vom Darmstädter Hauptbahnhof zum Museum zu fahren, können wir aber aus Kostengründen nicht immer machen." Zu den Ehrenamtlichen, die Sonderfahrten überhaupt erst ermöglichen, zählen auch Schaffner wie Uwe Schulz.

Von der Eisenbahnmodellbaugruppe des Bahnsozialwerks (BSW) Darmstadt erhielt das Museum eine H0-Anlage der alten Darmstädter Bahnhöfe als Dauerleihgabe. Um den Besuchern die Funktion von Stellwerkstechnik nahe zu bringen, baute man in einem anderen



Der Kessel als Notizblock: Lok 184 wird komplett instand gesetzt.



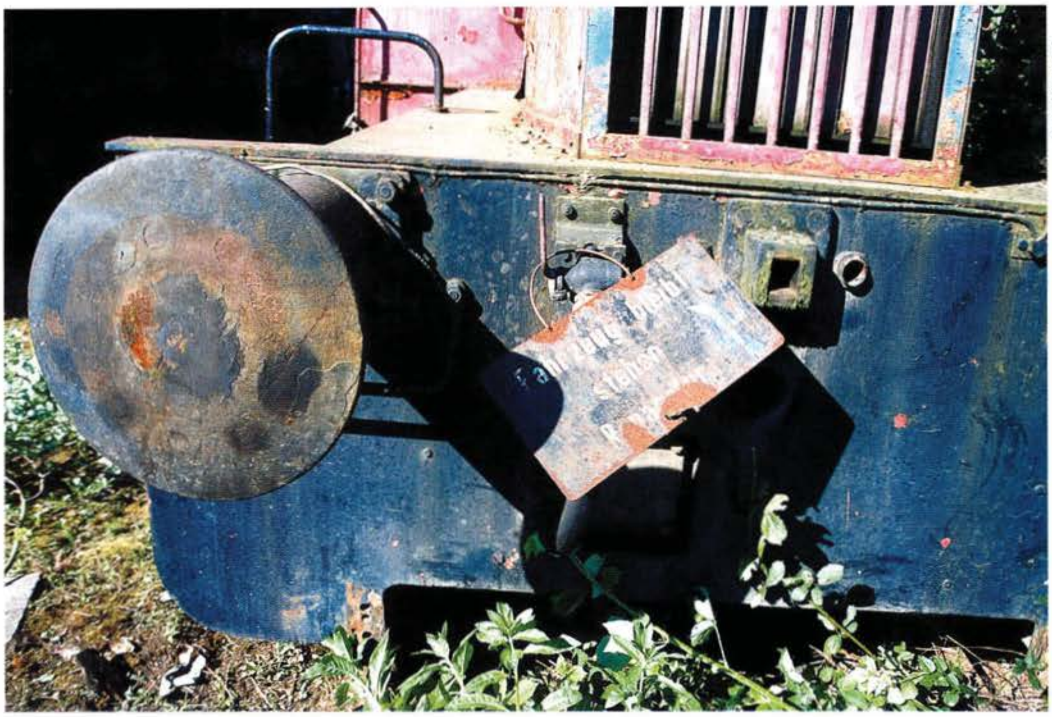
Zeichnung: MEV

Das Herz des Museums ist der Lokschuppen. Viele der Wagen stehen in einer Halle, die im Osten an das Gelände grenzt.



Foto: MEV

1977, bei einem der ersten Dampflokfeste, kamen noch nicht so viele Besucher ins Kranichsteiner Museum wie heute. Die Zuckersusi auf der Drehscheibe kann derzeit nicht aus eigener Kraft fahren.



Fotos (2): Frickel

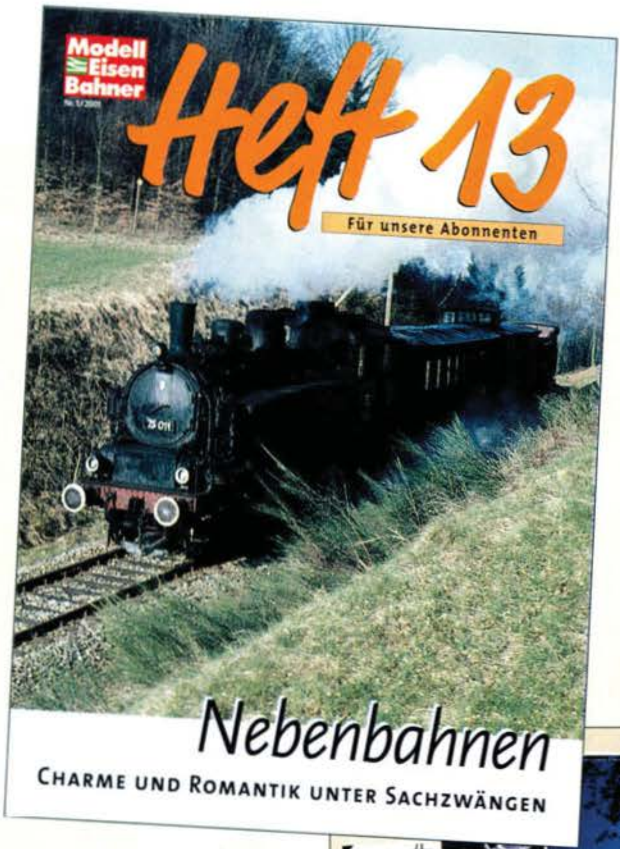
Gerettet! Und nun? Auch diese Köf II wartet wie viele andere Schätzchen auf ihre Aufarbeitung.

Raum mit originalem Hebelwerk und telefonischer Zugmeldung den Arbeitsplatz auf dem Stellwerk nach. Da alle Theorie bekanntlich grau ist, kann der Gast die Wirkung der verschiedenen Tätigkeiten an einer H0-Modellbahn sehen. Die Modellbahnen fanden in einer Baracke Platz, die auch eine kleine Gaststube und den Souvenirshop beherbergt.

1984 erwarb der Verein von der DB die 4,7 Kilometer lange Strecke Darmstadt-Ost – Bessunger Forsthaus. Seit 1997 setzt der Museumsverein Arge HEAG, der historische Darmstädter Straßenbahnfahrzeuge erhält, in Zusammenarbeit mit den Kranichsteinern an Sommerwochenenden einen Dampfstraßenbahnzug ein. Die Meterspur-Lok war zwar vor ihrer Museumszeit nie auf Straßenbahngleisen daheim, doch das tut der Freude der Darmstädter Einwohnerschaft über ihren „Feurigen Elias" keinen Abbruch.

Wenn in Kranichstein ein Dampflokfest stattfindet, laden die Museumsbahner auch Kollegen mit Fahrzeugen aus anderen Museen ein. Da sich der Gründungstag zum 25. Mal jährte, rollten auch wieder Stammgäste an. Begehrt bei den Besuchern sind beispielsweise Sonderstempel im Bahnpostwagen der Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost (BArGe-Bp). Dieser Wagen besitzt noch dasselbe Innenleben, wie im Betriebseinsatz vor einigen Jahren. Sogar Post können Interessierte von dort verschicken. Die DB AG war mit der schönen blauen E 41 001 und der orientroten 103 101, der ersten Serienlok der Baureihe, vertreten.

Jochen Frickel



Schicken Sie Ihre Abo-Bestellkarte gleich ab. Sie erhalten dann zusätzlich unser Heft 13



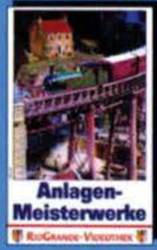
Dieses Heft ist nur für unsere Abonnenten bestimmt und NICHT im Zeitschriftenhandel erhältlich!

Wählen Sie ein ABO-Geschenk!

entweder...

VIDEO „Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Wir entführen Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Modellbahnen.



oder...

LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



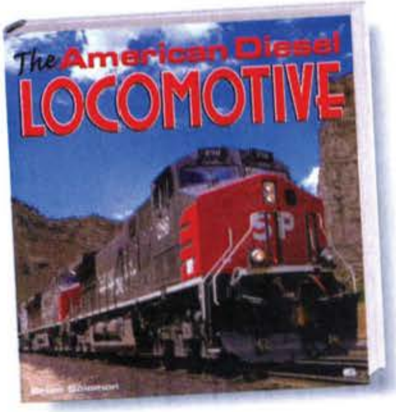
Widerrufsrecht:

Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim **MEB-Verlag, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried** schriftlich widerrufen. Die Frist beginnt einen Tag nach Absendung der Bestellung. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

US-Diesellok-Geschichte mit schönen Bildern

Brian Solomon: The American Diesel Lokomotive. MBI Publishing Company, Osceola/USA 2000. ISBN 0-7603-0666-4, 168 Seiten mit mehr als 200 Sw- und Farbfotos. Preis (abhängig vom Dollarkurs) etwa 85 DM.

● In Europa Bücher aufzutreiben, die einen Abriss über die Geschichte der amerikanischen Diesellok-Entwicklung geben, ist nicht einfach. Brian Solomon veröffentlichte nun ein Buch, das in ansprechender Form dieses Thema angeht. Um den Text zu verstehen, reicht der Schulenglisch-Wortschatz nur bedingt, weshalb ein Wörterbuch stets in Griffweite sein sollte. Da sich in den USA die dieselelektrische Kraftübertragung durchsetzte, geht der Verfasser auch auf die Elektroloks ein. Die ersten beiden Kapitel beschäftigen sich mit diesen und den frühen Brennkraftfahrzeugen. Auf je etwa 20 Seiten geht Solomon auf die Dieselloks der Hersteller Electro-Motive Corporation (EMC), American Locomotive Company (Alco), Baldwin und Fairbanks-Morse ein. Auch dem PS-Wettrennen und den modernen US-Dieseln widmet der Autor je ein Kapitel. Diverse Loktypen stellt er mit sehr knappen technischen Daten, aber ausreichendem Text vor. Dank vieler, häufig ganzseitiger Abbildungen, bei denen die Landschaft nicht zu kurz kommt, wird man selbst bei geringen Englischkenntnissen seine Freude an diesem Buch haben. Auch Modellbahner mit Sinn für Betriebsspuren werden angeregt. *yo*



● **Fazit: Ein unterhaltsamer Bildband, der Lust auf US-Eisenbahnen macht**

Rezept mit System

Steffen van de Vries: Digitale Modelleisenbahnsteuerung mit EDiTS Pro. Elektor-Verlag, Aachen 2001. ISBN 3-89576-107-9. 59 DM.

● Mit zunehmender Digitalisierung auch der Modellbahn wird der Selbstbau elektronischer Steuerungen für den Miniaturzugbetrieb immer interessanter, nicht nur aus Kostengründen. Autor Steffen van de Vries ist selbst diesen Weg gegangen und versteht es, seine Leserschaft auf den Geschmack zu bringen. Am Anfang stand die Überlegung, eine möglichst unkomplizierte, zudem preiswerte Modellbahn-Digitalsteuerung mit einer überschaubaren Anzahl von Bauelementen zu entwickeln. Am Ende des durchaus praktischen Prozesses mündeten die Aktivitäten des Verfassers in ein modernes Steuerungssystem mit benutzerfreundlicher Software und neuem Hardware-





Entwurf des Controllers. EDiTS Pro war geboren, dank Mikrocontrollern mit weniger Bauteilen auskommend, kompatibel mit der 1988 ebenfalls vom Elektor-Verlag veröffentlichten Zugsteuerung EDiTS sowie unter anderem mit dem alten und dem neuen Motorola-Format. Eine Demo-Version auf CD-ROM liegt dem Buch bei. Die ausführlich dargestellte rechnergestützte Steuerung, Betriebssystem Windows 3.11, 95 oder 98, setzt zwar auf das Prinzip der Lokdecoder, doch die meisten Schaltungen und die Software sind so konzipiert, dass sie unabhängig von EDiTS Pro und auch für reine PC-Steuerungsprogramme nutzbar gemacht werden können. Das Buch ist ohnehin mehr als nur ein gekonntes Plädoyer für das neue Digital-System. Wer seine geplante oder bereits vorhandene digitale Anlagensteuerung, welcher Art auch immer, nicht nur nutzen, sondern zugleich die zugrundeliegenden Prinzipien verstehen will, dem sei die Lektüre ebenfalls wärmstens empfohlen. Van de Vries gelingt es, allgemeinverständlich Zweck, Funktion und Möglichkeiten zu erklären. Insofern ist der Weg das wahre Ziel. *hc*

• **Fazit: Maßgeschneidert nicht nur für modellbahnbegeisterte Hobby-Elektroniker**

Außerdem erschienen

Klassiker-Nachdruck

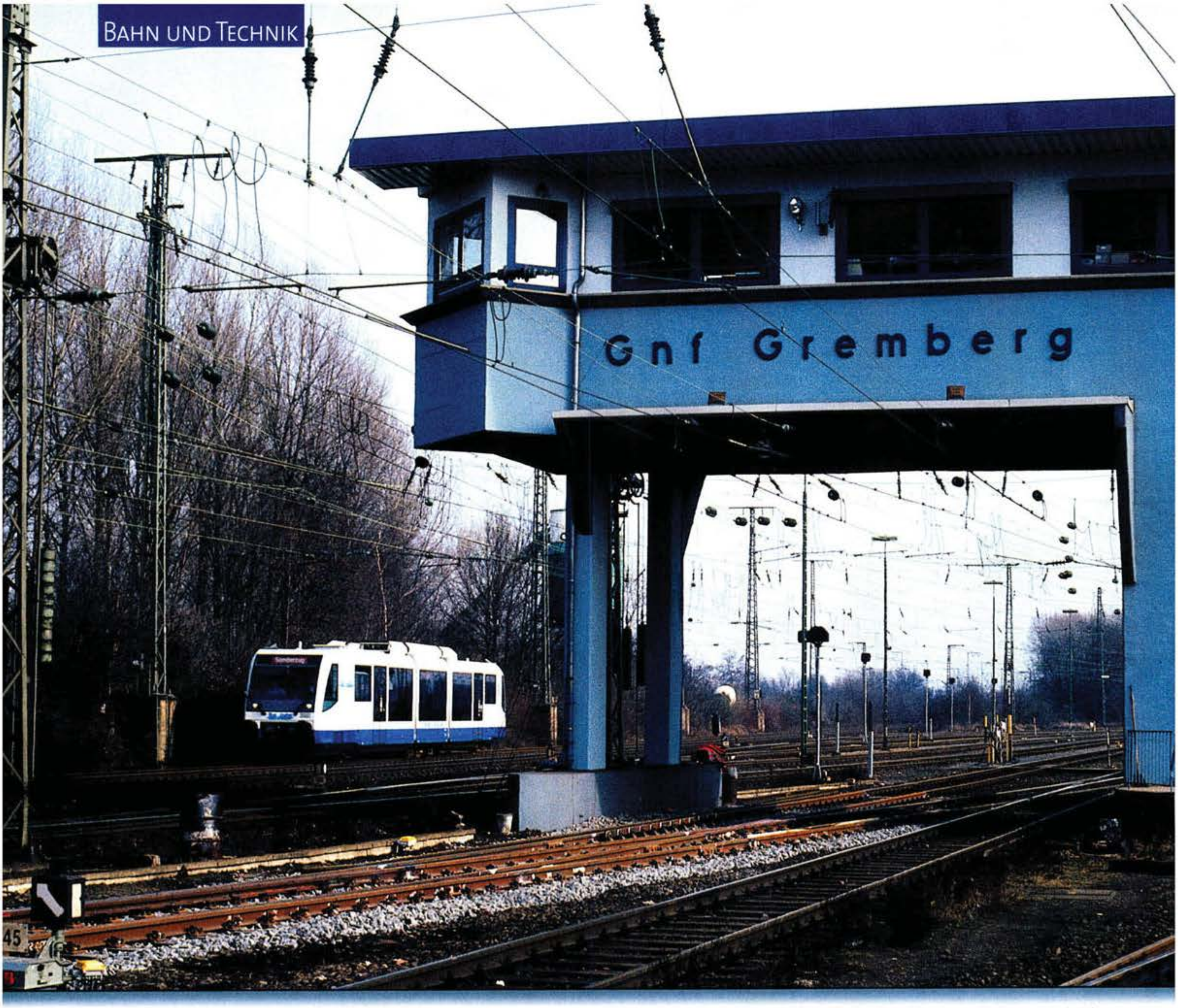
Alfred B. Gottwaldt: Katalog der Reichsbahn-Einheitslokomotiven. Franckh-Kosmos-Verlag, Stuttgart 2001. ISBN 3-440-08552-X, Reprint, 160 Seiten, 250 Sw-Fotos und -Zeichnungen. Preis DM 49,90.

Unveränderter Nachdruck der 1981 erschienenen Originalausgabe: Dokumentation der von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach dem Einheitstypenprogramm beschafften Dampflokomotiven.

Spessart-Bahn dampft wieder

Ernst Ludwig Hofmann (†), Friedrich Zundel: Die Spessart-Bahn. Verlag Orbensien, Bad Orb 2000. ISBN 3-927176-12-5, Reprint, 80 Seiten, 68 Sw-Fotos und -Zeichnungen. Preis DM 20,00.

In der ungewöhnlichen Spurweite von 900 Millimetern verband die 22 Kilometer lange Spessart-Bahn von 1885 bis 1951 Gelnhausen und Bieber. Das lange vergriffene Standardbuch zum Thema Bieberbähnchen ist nun in unverändertem Nachdruck der Erstauflage von 1986 wieder zu haben.



Der Fahrdienstleiter auf Gnf regelt die Ein- und Ausfahrten auf der Nordseite des Gremberger Rangierbahnhofes in die Richtungen Duisburg und Köln.

Stellwerks-Decoder

Die geheimnisvollen Abkürzungen an den schlanken und hohen Gebäuden entlang der Eisenbahnstrecken haben System. Doch so sicher wie die Technik in den Gebäuden ist der Code der Abkürzungen nicht.

Der Triebwagen fährt an einem interessanten Bauwerk vorbei. Es thront über den Gleisen, hat viele Fenster und „Gnf Gremberg" steht außen angeschrieben. „G" kann man noch als Abkürzung des Ortsnamens deuten.

Anderer Ort: Wieder ein Triebwagen. An dem altehrwürdigem Bau zwischen den Gleisen steht auf einer Seite „Leipzig", auf der anderen „B21". Das passt offenbar gar nicht zusammen. Oder: Ein Ort mit „B", Bautzen, eine Dampflok passiert den Bau mit den vielen Fenstern, und daran steht, aller Logik zum Trotz „W5". Was passiert eigentlich in diesen Gebäuden? Die Aufgabe der Bauwerke hilft, die Abkürzungen zu erklären.

Bei einem spurgebundenen Transport- und Verkehrsmittel kann das Fahrzeug nicht selbstständig die Richtung wechseln oder abzweigen. Um diesem Mangel abzuhelfen, wurde seinerzeit die Weiche erfunden – und die muss gestellt werden. Das erklärt zu-



Stellentfernungen

Abhängig von der Stellwerkstechnik veränderten sich die möglichen Stellentfernungen. Während beim mechanischen Stellwerk die Kraft zum Bewegen der Drahtzüge begrenzend wirkt, sind bei allen Arten von elektrischen und elektronischen Stellwerken die Kabelwiderstände und die mit der Entfernung wachsende Möglichkeit der Beeinflussung durch Störquellen, beispielsweise Lokomotiven, maßgebend.

Bauform	Weichen und Gleissperren	Riegel	Formsignale	Lichtsignale	
				Haupts.	Vors.
mechanisch	400 m	500 m	bis 1800 m	2500 m	3750 m
elektromechanisch	550 m		1800 m	2500 m	3750 m
Gleisbild	bis 3200 m		5000 m	7000 m	

Bei Fernsteuerung von Bahnhöfen ist die Stellentfernung auf maximal 6,5 km begrenzt. Dies gilt auch für die Technik der elektronischen Stellwerke. Für die Überwachung großer Netzbezirke befinden sich daher alle maximal 13 Kilometer Stellrechner in flachen, fensterlosen und unbesetzten Gebäuden. Diese kann man als Verstärker betrachten, die wiederum von einer Betriebsleitzentrale gesteuert werden.

allererst einmal die mancherorts gebrauchte Aufschrift „Stellerei" oder „Stellwerk", abgekürzt auch „Stw", denn die Gebäude stehen in der Nähe von Weichen.

Bei einer gutgehenden Eisenbahn ist aber nicht nur ein Zug unterwegs. Die Reihenfolge der Züge ist nur in Bahnhöfen zu ändern, in denen laut Definition Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder die Richtung wechseln können. Dort muss jemand die Befehle geben und den Dienst leiten. So erklären sich die „Befehlsstelle" oder das „Befehlsstellwerk", bei der DR mit „B" abgekürzt. Bei der DB hieß diese Dienststelle Fahrdienstleiterstellwerk. Dafür stand und steht „f".

Die Bremswege der Züge sind länger, als der Lokführer normalerweise sehen kann. Deshalb muss man ihm mitteilen, wann er zu halten hat und wann er weiterfahren darf. Dafür gibt es die – auch von den Stellwerken – bedienten Signale. Der Lokführer muss sich dann nur noch an diese halten.

Erst Weichen machen Bahnbetrieb sinnvoll, Signale sichern ihn

Diese simplen Erklärungen verdeutlichen das Zusammenspiel von Fahrzeug, Fahrweg und den dort tätigen Menschen und umreißen die Aufgaben der Stellwerke.

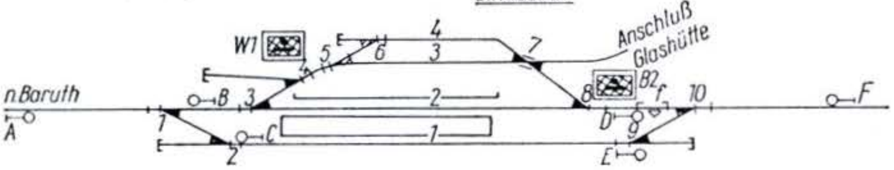
Der Fahrdienstleiter hat die Verantwortung über die Durchführung des Betriebes in einem Bahnhof, Bahnhofsteil oder auf freier Strecke. Er stellt die Weichen, prüft ihre Lage und stellt dementsprechend die Signale. Die so geschaffene Fahrstraße darf durch keine andere gekreuzt werden. Dieser Sachverhalt begründet die prinzipielle Sicherheit des Eisenbahnbetriebs. Hat der Zug die Fahrstraße passiert, wird das Signal zurückgestellt und die Fahrstraße aufgelöst. Eine neue Fahrstraße kann eingestellt werden.

Die technische Entwicklung ging an den Stellwerken nicht spurlos vorüber. Entsprechend änderte sich das Bild der Bahnhöfe, denn Stellwerke prägten dieses nach Anzahl und Standort entscheidend mit.

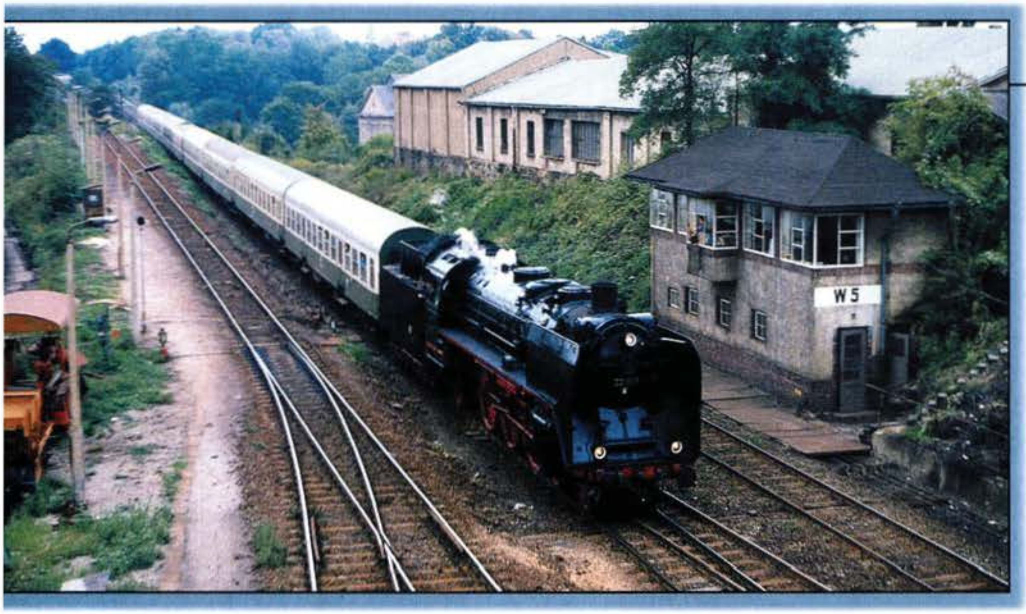
Die Entwicklung begann mit vor Ort gestellten Weichen und Signalen, zwischen denen keine technischen Abhängigkeiten bestanden. In den mechanischen Stellwerken wurden zunächst über Gestänge, dann über Seilzüge immer größere Stellwerksbezirke bedient. Außerdem konnte in den Hebelbänken eine gegenseitige Verriegelung sich ausschließender Bedienhandlungen erfolgen. Nicht ausschließlich die möglichen Stellentfernungen waren für die Errichtung mehrerer Stellwerke ausschlaggebend, sondern vielmehr die notwendige Überprüfung des eingestellten Fahrweges durch Augenschein. Trotzdem regelte nur ein Fahrdienstleiter den Betrieb. Auf den anderen Stellwerken leisteten Weichenwärter in seinem Auftrag Dienst. Diese nachgeordneten Stellwerke waren bei der DR am „W" zu erkennen, die DB gab diesen Stellwerken Kleinbuchstaben zur Kennzeichnung der Lage wie „o" für Ost und „s" für Süd. Die einzelnen Stellwerks- und vor allen Dingen Fahrwegsprüfbezirke sind durch weiße, rechteckige Tafeln, an Licht- oder Oberleitungsmasten angebracht, voneinander abgegrenzt.

Stellwerke in Bahnhofsteilen, wo Züge gebildet und zerlegt werden, wo rangiert →

Grafik: Eisenbahn-Praxis 4/1971, Slg. Habermann



Auf der von 1946 bis Ende der 60er-Jahre eingleisigen Strecke Berlin – Dresden setzte die DR Gleisbildtechnik der ersten Bauform ein. Für die Fahrwegsprüfung gibt es im Bahnhof Klasdorf weiterhin zwei Stellwerke. Die Kilometrierung zählt von Berlin, von Norden, im Bild von rechts. Der Fahrdienstleiter sitzt auf B2. Bei der DB würden die Stellwerke „Kn" und „Klasdorf Kf" oder nur „Kf" heißen.



Ein Weichenwärter wacht über die Westeinfahrt des Bahnhofs Bautzen und den Zug mit 03 001.

wird, hörten und hören auf „R", bei der DR zusammen mit einer Zahl, bei der DB in Verbindung mit Kleinbuchstaben.

Hat ein Durchgangsbahnhof zwei Stellwerke, so stehen diese bei den Weichenbereichen, also bei den Ein- und Ausfahrten. Ein Beispiel ist Weilerswist mit dem Fahrdienstleiterstellwerk Wf auf der Nordseite und dem Wärterstellwerk Ws am Südkopf des Bahnhofes.

Nur ein geprüfter Fahrweg ist ein sicherer Fahrweg

Größere Bahnhöfe mit mechanischen Weichen und Signalen haben mehr als zwei Stellwerke, da sonst die Arbeitsbelastung für den einzelnen Fahrdienstleiter oder Weichenwärter zu groß würde.

Den mechanischen Stellwerken folgten die elektromechanischen. Weichen und Signale werden dort elektromotorisch gestellt, der Kraftaufwand ist geringer. Die Schalter sind durch nunmehr kleine Hebelwerke verbunden. Eine Verringerung der Zahl der Stellwerke erfolgte damit nicht unbedingt. In Dresden Hbf regelten die elektromechanischen Stellwerke B1, W2, P4 (für Weichenposten), W5, W6/B7 (im gemeinsamen Gebäude), W8, W9 bis zum 22. Oktober 2000 den Zugverkehr. Die Vergabe der fortlaufenden Nummern erfolgte allgemein und auch hier in Richtung der Streckenkilometrierung. Diese zählt für Dresden Hbf von Decin aus.

Gab es bei der DB in einem Bahnhof verschiedene Fahrdienstleiterbezirke, sorgten Kleinbuchstaben für die Unterscheidung. So erklärt sich „Gnf" also wie folgt: „G" tatsächlich für Gremberg, „n" für Nordseite und „f" für Fahrdienstleiter. Tatsächlich existiert auch das Stellwerk „Gsf" auf der Südseite des Gremberger Rangierbahnhofes.

Erst mit dem Gleisbildstellwerk wurde die Verriegelung der Fahrstraßen elektrisch, durch Relais, realisiert. Doch die Fahrwegsprüfung musste weiterhin durch Augenschein erfolgen. Deshalb führte auch dieser Entwicklungsschritt nicht zwingend zu einer Einsparung von Stellwerken.

Auf der freien Strecke sorgen Blockstellen für höhere Durchlassfähigkeit. Dort leisten Blockwärter, der Stellung nach Fahrdienstleiter der freien Strecke, Dienst. Ihre Arbeitsstelle wird mit „Bk" und dem Ortsnamen bezeichnet. Es gibt dabei sowohl die Form „Bk Benrad" als auch „Rothschönberg Bk". Ein Schrankenwärter residiert in einem Posten, der mit „Po" und einer in Richtung der Streckenkilometrierung steigenden Nummer versehen ist. Hinter „Abzw" und einem Ortsnamen verbergen sich Abzweigstellen.

Mit der Erhöhung der Zuverlässigheit elektrischer und elektronischer Rückmeldeanlagen konnte die Fahrwegsprüfung der Technik anvertraut werden. Damit war die Möglichkeit zur Vergrößerung der Stellwerksbezirke und zur Personaleinsparung gegeben. Bei dieser so genannten Spurplantechnik, weiterhin als Gleisbildstellwerk, hat der Fahrdienstleiter die Anzeige über die Weichen- bzw. Signalstellung und Gleisbesetzung auf seinem Stelltisch. Auch viele besetzte Schrankenposten fielen der automatischen Rückmeldung zum Opfer.

Die Spurplantechnik eröffnet auch die Möglichkeit, Bahnhofsteile zeitweilig von einem anderen Stellwerk zu steuern. So überwacht „Euskirchen Ef" im Normalfall den gesamten Bahnhof. Ist viel zu rangieren, steuert das Stellwerk „Er" einige Gleisgruppen.

Bereits zur Zeit der elektromechanischen Stellwerke gab es Versuche mit Tageslichtsignalen, die Entwicklung der Signaloptiken führte mit der Verbreitung der Gleisbildstellwerke zu deren verstärktem Einsatz.

Bahnhöfe mit Spurplanstellwerken haben meist nur ein Stellwerksgebäude, das etwa in Bahnhofsmitte, bei Kopfbahnhöfen in der Regel im Weichenbereich, steht. Darin können allerdings mehrere Fahrdienstleiter und Weichenwärter ihren Arbeitsplatz haben, so beispielsweise im Zentralstellwerk in Nürnberg Hbf. Dort überwacht jeweils ein Fahrdienstleiter einen Bahnhofskopf; außerdem sitzt noch ein Weichenwärter für den Rangierbereich Dürrenhof mit im Haus.

Heute stehen auf einigen Bahnhöfen schon keine typischen Stellwerksgebäude mehr. Ein unscheinbares Stellrechnerhaus wird von einer Zentrale ferngesteuert, in die die Fahrdienstleiter umgezogen sind. Beispielsweise wird der Dresdner Hauptbahnhof jetzt von Leipzig aus ferngesteuert.

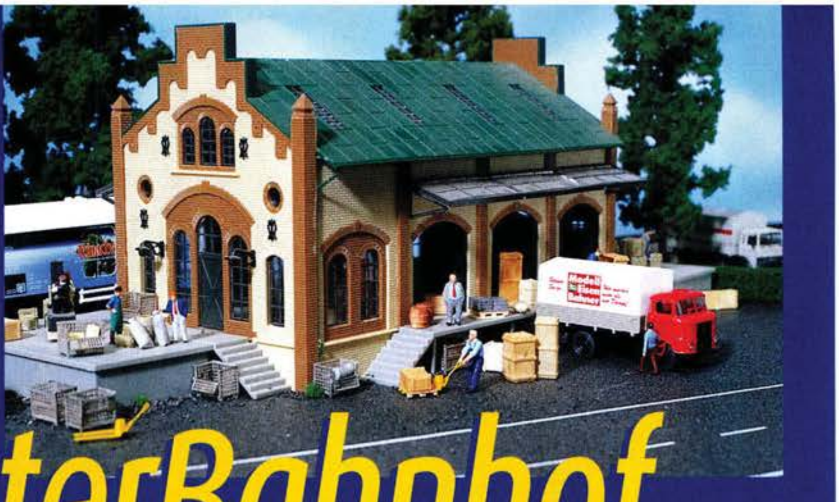
Hans-Jürgen Narewski/kla



Fotos (3): Frank Lieberwirth

Das Befehlsstellwerk 21 in Leipzig Hbf steuert den Verkehr von und nach Dresden, Chemnitz und Hof.

›Verkaufen ›Suchen ›Tauschen



GüterBahnhof

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug Spur H0, WS oder GS, Halbzug div. Typen FP 500,- DM. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

2 Vitrinen - Glasschiebetüren, 104 x 61 cm, 7 Fächer, 1 Vitr. 115 x 88 cm für N, H0, Z. VB 650,- DM. Tel. (069) 6664170

Aus Sammlungsaufl., H0/H0e/H0m und diverse Bücher zu verkaufen, sowie Souvenirs u. Originale von der Eisenbahn (MFFE), evtl. Liste anf.: Tel. (038293) 13931

Märklin-Dampf-Lok-0 von 1927, Bing-E-Lok-0 mit Kohlenwagen von 1927. Tel. (07042) 17128 Ahner, 71665 Vaihingen/Enz

Peco-Weichen Code 80, neuwertig, 5 x L 14 Grad - 6 x R 14 Grad - 4 x R 10 Grad - 3 x L 10 Grad, 1 x Einfachkreuzung, 18 St. Relais 300,- DM. Helmut Ensenberger, Untere Dorfstr. 2, 91463 Dietersheim, Tel. (09846) 492

2 Vitrinen L 1,65 x 0,70 x 0,89m 13 Einlegeböden. Pro Stk. 250,- DM. Tel. (030) 5358746

Verkauf: Märklin-Digital-Boster, 6040, 6043, 6088, 6083, 6020, 6035, NP 2800,- DM - VP 1500,- DM. Tel. (00411) 7805301 bis 19 Uhr

Gartenbahnaufl. LGB, Aristo, US-Train, Bachmann, Preisser, Piko, Italeri, Revell, Elita, Kadee, incl. Gleism., Depeschen u. Anlagenb. Tel. (0172) 3004789

LGB: Loks, Waggons, Gleisanlage mit Zubehör. Tel. (0911) 4801852 und Fax

Feldbahn-H0e-Neuheit!!! 11 Feldbahnloks im Modellbaubogen, tw. motorisierbar, farbig, fein detailliert, Preis: DM 9,95 + Porto (DM 5,-). Info + Prospekt: M. Beutner, Pf. 1148, 29601 Soltau

Achtung! Hobby-Aufgabe: Dig. gest. H0-Anl. Rohbau / Dior. Bietschtal. 3,4 x 1,5 m + roll. Mat. je 1 x Ae6/8, Ae8/8, , Re465, Re6/6, Ae4/6, 18 G.-Wa. 5 bel., D.-Wa., Intellibox, 4 W-Dec., 12 Wei., 5 Li. Sign., kompl. fahrber., 3600,- DM. Tel. (07236) 6125 und Fax

Licht im Modellbahnzug. Schalten auf der Anlage mit STB-Modellbahn-Zubehör. Dipl.-Ing. W. Ständebach, Postfach 13, 57580 Gebhardshain. Unterlagen gegen 2,20 DM in Briefmarken. http://www.wst-moba-tec.de **G**

Straßenbahn-Depot Günther Rothfuchs, spez. Auswahl (auch N) zu Top-Preisen/Katalog DM 4,- in Briefmarken. Anfordern: Straßenbahn-Depot, Günther Rothfuchs, Kettinger Str. 2a, 12305 Berlin, Tel. (030) 7414470 + Fax (030) 74105100 **G**

Märklin Spur 0: TW, RS, CS, RV, E. Güw. 1674, 1768-96. Persw. 1751-59, 1886. Spur 1: E, RS, R. 1854 St. Tausch gg. Uralt-Spielz.; Tel. (08142) 52843

Märklin digital und delta: Mehrfach- Zugsteuerung bis 16 Loks, Booster-5A, auch für Mä.-6021, Delta-Lokdecoder, Weichendecoder, Schaltdecoder, uvm. Tel. (06128) 73480 nach 18 Uhr. **G**

Verkaufe Märklin H0 wegen Teilauflösung: 34282, 34080 Insider 1999 Br. 10, 34171 Insider 4 Kondens-Tenderlok, Doppeltes Lottchen und einiges mehr nach VB. Email: blaumuell@t-online.de oder Tel. (069) 82362593 AB oder nach 19 Uhr.

Für LGB-Bahn verschiedenes Zubehör aus eigener (Über-) Produktion: Ladegut, Bahnhofszubehör, Strassenbaueinrichtungen. Liste m. Foto anfordern: Werner J. Lorenz, Tel. (08238) 1688 und Fax

Zu verkaufen: H0-Modelle & Zubehör verschiedener Hersteller, sowie Literatur, Info gegen 2,20 DM. S. Kaldewey, PF 1131, 67149 Meckenheim, Internet: www.s-kaldewey.de

www.Banhardt-Modellbahn.de exclusive Ladegüter und mehr im neuen Onlineshop. 24 h geöffnet! **G**

Digitale Modellbahnsteuerung ohne Lok-Dec. Gundausst., s. preiswert zu verk. Info u. Liste unter Tel. (08554) 960438 ab 18 Uhr o. Fax (08554) 1205

Roco-alpin, Spur 0m, Loks, Wagen, Schienenmaterial, nicht mehr im Handel. Roco-Line mit Gleisbettung, Schienenmaterial. Märklin-K-Gleise und -Weichen. Loks und Wagen. Preis: Vorstellung, Tel. (0202) 426388

Titlis-Bahn von Brawa, originalverpackt, neu, VB 299,- DM. Tel. (0171) 6211134

Elektron. gesteuerte Anl. H0; 1,60 x 2,40 z. verk. - Alle Züge fahren auf der zerlegb. Anl. vorwärts. Kapazität bis zu 12 Garnituren. Garn.: 1 Lok u. 5 - 6 Schnellzugwagen. VB: 6000,-. Manfred Lochner, Rennertshofen, Tel. (08434) 508

Sammlerstücke verschiedener Spurweiten , Jubiläumslok, weitere limitierte Loks und Zubeh. zu verkaufe Informationen unter Tel. (0201) 41990

Flm., Roco, Trix, Rivarossi, M + F, Lima 1 : 87, Röwa, Brawa, usw., Lenz-Steuerung, FMZ, Günther, FAS-Bausteine, 5 x ICE Flm., 1 x Lenz digital, 1 x Selectrix. Waldemar Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld Anfrage schriftlich, kein Listenversand.

Märklin-Modellbahnanlage 12 qm, zerlegbar, patiniert, Superdetaillierung, analog und digital, teilw. Oberleitung, in 20 Jahren gebaut, Nachtbeleuchtg., abgebildet 04/00 Modelleisenbahner. Tel. (02377) 910102 u. 783350, ab 18 Uhr

Märklin-Fahrzeuge z.T. patiniert, 3-Ltr.-Wechsel- o. Gleichstrom, z.B.: 01197 TEE-Super m. Beleuchtg. / E4420V / AE 4/4 Schürzenwg. 1960. Tel. (02377) 910102

Märklin-H0-Anlage zum Selbstabbau 4000 x 1500 mm, Neuwert ca. 10000,- DM, für 5500,- DM zu verkaufen. Tel. (05128) 400230 und Fax, ab 17 Uhr

Alle H0-Modellbahner: Tausche (bzw. verkaufe) Märklin-Kurzkupplung - passend zu Bügelkupplungen - gegen Roco-Kurzkupplung. Suche H0: MAV-RZ Wagen SM 14357 + 14359, sowie Fotos u. Hinweise zu int. Schnellzügen in d. DDR der 80er Jahre, speziell CSD Ungarn, BDZ u. CFR (Wagenzusammenstellungen). Rico Bogula, Tel. (035471) 80766

Restp. H0-2-Ltr. V 180059 / Gütz., PZ / Gü.-Wagen / Piko / Schicht, Zub.-Trafo / Titan, PKW, LKW, elektr. u. sonst. Zubehör, Listen anfordern. Manfred Pechmann, Johannesstr. 1, 25335 Elmshorn

LGB-Aster 20831 K-28 der DRGW, ungelaufenes Vitrinenmodell gegen Gebot zu verkaufen. Tel. (030) 67820232

1:87 - Automodelle ???
dann
www.1zu87-Automodelle.de

N: BR 01.5 250,- DM, BR 119 120,- DM, BR V180 130,- DM, BR V100 120,- DM, BR 86 180,- DM, BR 261 DB 50,- DM, DR 140 DB 60,- DM. H0: Piko BR 23 150,- DM, BR 50 100,- DM, BR 80 60,- DM, Gützold BR 64 alt 90,- DM. Tel. (05371) 14720 und Fax oder (0172) 8301764

Hallo, Sammler! Märklin-Dampfl. BR03, Hamo HR800 mit Tend. Gleichstrom H0 Zinkfahrw. o. Pest, Heusinger-Steu., fahrtüchtig, sowie Mitropa-Speisew. 323, H0, Blech u. Märklin-Kat. D16 1939/40 g. Gebot. **Chiffre M-7/34088**

LGB: 3063, 3064, 3013, 4040 S, 5007, 5012N, 50650, Personenwagen aus Startset, 34640, 50080, Trafo 18 A, Zimo Fahrpult M 220 Tel. (03949) 500527 oder (0177) 7623471

H0m 996102 (Eigb.) versch. KFZ, u.a., W50, G 50; Piko-Trafo ME002 (br.). Pr. VB + NN. Bernd Müller, Tel. (0179) 2140981 (nachm.)

Biete diverse russische Modelle in H0. Liste gratis. Kondratiev, Pf. 780, RUS-199155 Petersburg.

LGB-Beschriftungssätze. Katalog gegen 8,00 DM in Briefmarken. Info unter Tröger, Modellbahnbeschriftungen Ilm, Im Winkel 1a, 14974 Ludwigsfelde. Tel. (03378) 874285 Fax (03378) 873763. **G**

Gleisbildstellpult DrS2 Software Stellpult planen, zeichnen, bauen, 350 Stelltischfelder, Planungsraster. Info: www.dusch-modellbahn.de - Gemeinderied 28, D-87463 Dietmannsried. **G**

Zigtausende Wiking-Autos von uralt bis neu, alles alte Spielzeug, Eisenbahnliteratur, usw. - An- und Verkauf bei: Such & Find, Mozartstr. 38, 70180 Stuttgart, Tel. (0711) 6071011. Mo. - Fr. 9 - 18 Uhr, Sa. 10 - 14 Uhr. **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Roco 43648 BR 211 blau-beige, Fleischmann BR 38 m. Kastentender + BR 78, beide mit DB- Keks. Nur neuwertige Ware. Tel. (0221) 520358



Otto-v.-Guericke-Str. 9
39104 MAGDEBURG
Tel./Fax: 0391/5415239
www.ac-i.de/Stock-und-Heinze-GmbH

Stock & Heinze GmbH

LILLIPUT

24-100503	BR 05 rot	**DM 399,00**
24-100503-DS	BR 05 rot Digital + Sound	**DM 559,00**
24-104000	bad. IV h grün	**DM 349,00**
24-104020	IV h blau	**DM 349,00**
24-104013	BR 18.3 DRG	**DM 349,00**

Solange Vorrat reicht!
Fordern Sie unsere Preislisten an!

Für Spur 0 (37 mm mit Mittelschiene) Schienen, Weichen, Kreuzung, Lok, Wagen u. Zubehör zur Erweiterung (mögl. Liebmann Stadtilm). Tel. (036923) 50317

Suche kleinen Posten H0-Metallbausätze, sowie FM 9478, nur in grau. Dieter Wingert, Goldbergstr. 10, 06118 Halle/Ost

Suche H0-2L-Gleise/Weichen, gebr. (Pilz/Tillig/Fleischm./Roco (ohne Bettung), auch älteres Material. Wolfgang Mareczek, Tel. (07033) 8910 und Fax

Ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500/601, P 70, Wartburg, H 3 A, S 4000, LO 2500 usw. + Piko-N-Modelle u. Zbh. gesucht (auch ganze Sammlungen). Werner Meinecke, Hamburg, Tel. (040) 764719-22 Fax -66

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlung oder Einzelstücke, alt oder neu, befahren oder unbefahren. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Sammler sucht Modelleisenbahnen: Alle Spuren, Trix Express, Fleischmann, Roco, Märklin, Arnold usw. Einzel- und Sammlungen. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld, Tel. (06621) 78273 + Fax

Suche Liliput, Rivarossi, Trix Express, Flm., Weinert, M + F, usw. - Angebot nur schriftlich oder Fax (06621) 78273. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld

Märklin-Eisenbahn Spur 00/H0 u. I: Loks, Wagen, Zubehör, komplett oder einzeln, auch def., a. d. Vor-Nachkriegszeit von Sammler gesucht. Bin auch an der Übernahme von kompletten Sammlungen oder Eisenbahnanlagen interessiert. Tel. (0721) 682664 oder (0172) 7236673

Alte Märklin-Eisenb., Blechspielzeug, Uraltbahnhöfe, jeder Zustand, von Liebhaber gesucht. Auch Tausch gegen 0/H0. Tel. (08142) 52843

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften 3 facher Zugleistung

BR 01,03	162,00 / 166,00 DM
BR 41	162,00 DM
BR 38	99,00 DM
BR 75/86	99,00 / 109,00 DM
BR 52 Kond.	99,00 DM
BR 110	89,00 DM
BR 118	94,00 DM
BR 130	106,00 DM
BN 150	79,00 DM

Fertigmodelle in Metallausführung zu Top-Preisen!
der sächs. Regelspurbahnen · der sächs. Schmalspurbahnen der Rügenschen Schmalspurbahn · der Harz. Schmalspurbahnen

Ladegut in verschiedenen Ausführungen der Spurweiten TT, H0, H0e aus eigener Produktion
Preisliste gg. Einsendung von 4,– DM in Briefmarken

Hobby-Eck
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · Fax (03 72 6) 70 05 75

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten: Märklin, Fleischm., Roco, usw. Auch größere Sammlungen. S. Berndt, 37287 Wehretal. Tel. (05651) 993566 und Fax

Alte Blecheisenbahnen, Spur 0 und I, sowie Zubehör, auch defekt, der Firmen Märklin, Bing, BUB, Kraus Doll, von Blechfreund gesucht. Tel. (02161) 590081

Fa. interNET-T Sie möchten Ihre Modellbahn, Autobahn o. sonstiges Zubehör verkaufen? Wir verkaufen für Sie! Wir setzen Ihre Artikel mit Fotos ins weltweite Internet. Unsere Seiten werden tägl. von bis zu 15000 Menschen gelesen! Wir haben eine nahezu 95 % Erfolgsquote bei geringen Kosten für Sie! Ihre Vorteile: Keine Anzeigen schalten, keine Terminvereinbarungen, keine (lästigen) Telefonate. Für Sie völlig ohne Risiko - bei Verkauf erfolgt Vorauszahlung - neugierig geworden? Ausführliche Infos gegen 2,20 DM Rückporto bei: Fa. interNET-T scheuner, Postf. 1451, 56564 Neuwied. Wir antworten innerhalb 48 St. Kurzinfo; scheuner.newied@freenet.de **G**

Märklin-H0 alt und neu gesucht. Einzelstücke oder ganze Sammlungen/Anlagen. Hole selbst ab und zahle fairen Preis in bar. Anrufen bei Bäckerei Saile, Tel. (07304) 41426 oder 921200

Suche Bahnbetriebswerk SP H0 oder Spur N, auf Platte montiert, mit Drehscheibe und Zubehör, auch ohne rollendem Material. Tel. (05109) 9485 oder Fax (05109) 514388

DR-Wagen in Spur N



Fertigmodelle und Messingkomplettbausätze, Info für DM 2.20
Fa. Bernd Schlosser, Lengsfelder Straße 1b, 36460 Dietlas

R. Stieler
Modelleisenbahnen



Modelleisenbahnen und Zubehör von LGB bis N
Lange Straße 7 · 06388 Gröbzig/Anh.
Tel./Fax: (03 49 76) 2 29 51
E-Mail: R.Stieler.Modellbahnen@t-online.de

ROCO Digitalkranz (40109) + Joystick (10780) geeignet auch für Analogbetrieb und TT zusammen
für nur **360,00 DM**
Weitere ROCO und KIBRI Angebote im Laden

So finden Sie uns:
A14 Abfahrt Könnern - Richtung Köthen - ca. 8 Km, von Halle Trotha Richtung Köthen
Öffnungszeiten:
Mo+Fr 9-12 und 16-18 Uhr · Di+Do 16-18 Uhr
Sa 9-11 Uhr · Mittwoch geschlossen

sb modellbau
Mit uns fahren Sie gut
Fachbetrieb für Faulhaber Motore
Ilzweg 4 · D-82140 Olching
Tel. 0 81 42 / 1 27 76 · Fax 4 11 71
www.sb-modellbau.com
email: info@sb-modellbau.com

>>> Aktuelle Neuheit <<<
Faulhaber - Motorisierung für
Kibri Bullok-Gleiskraftwagen

Der neue sb modellbau Katalog
(9. Auflage) **ist da!!**
Im Katalog finden Sie mehr Informationen und noch ausführlichere Angaben über unsere **Faulhaber Motorisierungen** für Spur N, H0, H0m/H0e bzw TT.

Fordern Sie den Katalog mit Preisliste schriftlich an (DM 8,00 zzgl. Porto DM 3,50 in Briefmarken beilegen)

Angebot: Roco 2-Wege Unimkog #1909 + sb Antrieb 28086 nur 185,00 DM

Großer Sonderverkauf in Spur N, H0 (M+F), 0 und I (Märklin) Kostenlose Liste anfordern.

EISENBAHN DÖRFLER

Faller 940	Excl.-Modell 98, Grube Hildegard, 3 Motoren, 2 Waggons	~~249,00~~	**99,00**
Faller 360	Excl.-Modell 96, Dürkheimer Fass, Motor, Figuren, Beleuchtung	~~169,00~~	**49,00**

Beide zusammen innerhalb BRD frachtfrei.
Eisenbahn DÖRFLER · seit 1920 · Inh. Rudolf A. Böhlein
Färberstr. 34/36 · 90402 Nürnberg · Tel. 0911/227839 · Fax: 0911/2146105
www.eisenbahn-doerfler.de

Rokal-TT-Bahnen, Einzelmodelle oder ganze Sammlung, Kataloge usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506

Ständiger Ankauf von Modellbahnsammlungen in den Spurweiten N, TT, H0 und LGB. Tel. (0160) 9971 3895 ab 19 Uhr. Fax (038203) 75455. Bitte nur aus Mecklenburg-Vorpommern. **G**

Suche LGB: ger. Gleis 60 cm, Flexgleis 120 cm sowie Güterwagen: Dtl. und Europa. Nur Bestzustand! H. Weber; Apdo 99; E-03750 Pedreguer (Spanien). Tel. + Fax (0034) 965761401

Kaufe Ihre Spielzeugsammlung, z.B. alte Modellbahnen und -autos, Zubehör, Lineolfiguren sowie alles Antike! Gern auch größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen, Restposten. Sofortige Barzahlung!! Zentral-Station, An- Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 bis 18 Uhr **G**

Suche: Kataloge und Gleisbaupläne der Spuren TT und N, sowie H0 + H0e / H0m sowie für die Gleisbauplä Schaltpläne. Horst Lenius, Karl-Marx-Allee 86/5.Mitte, D-10243 Berlin-Friedrichshain, Tel. und Fax (030) 29005428

Suche Fleischmann BR 89 H0 Nr. 4020 in Wechselstrom. Tel. (0561) 472740

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Einmalig: 7 Loks und 11 Wagen für zusammen DM 150,-. Bei Walter Emmerich, Tel. (069) 502963 Fax (069) 95058194

Roco BR18 200,- BR ET 85 3-tlg. 260,-; CE6/8 220,-; TEE 7-tlg. 260,-; Fl. Sch.-Bus BR 798 80,-; alles Festpreise und einwandfreier Zustand. Günter Köhler, Tel. (06172) 24321

Piko BR 01, BR 03, BR 24, BR 38, BR 41, BR 52 Kond., BR 55, BR 56, BR 64, BR 86, BR 89, BR 95, BR XIV sächs. VT185m. Steuerw. SVT137, 2-teilig, SVT137, 3-teilig Set Saxonia kompl. im OK, komplett DM 650,- per NN. Peter Lemke, Tel. (04137) 7461 abends 18 - 20 Uhr

Liliput Wien 05 DRG 520,- DM, 52 Tarn 500,- DM, 12 DRG 580,- DM, 12 Foto 680,- DM. Suche Roco 63620, 63205, 63261, 63360, 63361. Tel. (05021) 66665

Märklin 700/800/3000 E-Teile, Original, Nachguss oder Nachbau. Liste anfordern. Tel. (05171) 590392. Kosten: DM 80,-

H0-Zweileiter-Loks DB Ep IV: BR 003, 078 24 x E-Loks; Ep III: E32, E10; BR 94; je Lok DM 100 bis DM 260, im OK, kaum bespielt, Bj. 1980 - 1990. Liste von Klaus Knorr, Herrngasse 1, 96237 Ebersdorf

Rarität: Pfanni-Werbewagen. Ausland-Restbestände Mä.-Nr. 85705 Star-Italien DM 300,- u. Nr. 85707 Hellas DM 500,-. 1985 wurden jew. 500 Stück hergestellt u. größtenteils im Ausland abgesetzt. Fabrikneu und original VP. Tel. (089) 6414829. Zu besichtigen und ebenfalls zu bestellen unter www.sammlerspielzeug.de

Märklin-Kunstlok 37532 DM 550,-; 3798 DM 600,-; S3/6 Foto 37185 DM 550,-; ICE 3770 DM 1000,-; Kaiserzug 2681 DM 3500,-. Alles OK und nur probegelaufen. Tel. (0175) 6921324

Verk. Ro BR 132 DR 179 DM, BR 5035 DR 325 DM, BR 44 DR 275 DM, BR 17 DR 196 DM, BR 58 DR 235 DM, BR E 18 DR 226 DM, BR 0110 DRG 342 DM, BR 184.5 DRG 451 DM, Güt. BR 65 DR 396 DM, BR 118 DR 246 DM, Ri. BR 94 DR 395 DM. Eugenio, 01465 Langebrück, Am Heidehof 7.

Fleischmann-H0-Grundausstattung: Lok 221 111-8, 4 Autoreisewagen, 3 Güterzugwagen, Schienen, 350,- DM Tel. (05175) 7847

3-teiliger ET 30, Ep. III, von Lima, digitalisiert für Mittelleiter-Wechselstrom-System (Märklin). M. Kreuser, Filderstadt Tel. (07158) 3852 emali: manfred@kreuser-net.de

Liliput Austria Fotolack BR 05 1245 95 Ep. I IVh Vlc T9 95 Akkutr. w. Flm. Ep. I Sets 4885 4890 4892 4895 Roco Ep. I Württ. BRC + Set Eilzugw. BRC5/6 Elefant Trix Ep. I DXI P3/5 Riv. Ep. I GT2x4/4 Pt3/6 Gützold V240 V120. Suche BR 52 Wanne DR DB Merker + Fischer BR19017 Sachsenstolz VHB ab 699 DM. Lil. Bachm. Foto BRIVh+62 Stroml. 05. Tel. (0172) 3501264 ab 19 Uhr.

Biete Roco: BR 50.35 mit Giesl-Ejektor z.B. 503523 oder 503534, Epoche III, komplett fertig 375,- DM. Thomas Anders, Sagarder Weg 6 C, 01109 Dresden oder Fax (0351) 8908179

Liliput 106212, BR 62008 DM 230,-; Piko 53049 Mod-Packwg. DM 25,-; Roco 45344 A4ü-Eilzugwg. DM 40,-; alles DR, unbespielt. Tel. (0371) 412459 Mail leprechaun.grech@t-online.de

Verk. Trix Express BR 01, 2'C1', Bauj. 60, fahrbereit - sehr guter Zustand, Preis DM 450,-. Hans-Joachim Winkler, Stiller Winkel 6, 01328 Dresden Tel. (0172) 9126925

Verkaufe: BRAWA-Flachwagenset 3-teilig f. Gleichstrom, neuwertig, DM 70,-. Tel. (07340) 919186

Verkaufe Fleischmann H0: 5645 DBAG RB 2. Kl. 60,- DM, 5644 DBAG RB 1. / 2. Kl. 60,- DM. Tel. (0361) 5610822 abends

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige: 5 Zeilen für nur 10 Mark



So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: **(07524) 9705-45**
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist
☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 5,20 DM + MwSt.) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet
☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 10.- DM. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 10 Mark, 6 - 10 Zeilen = 20 Mark usw.)
☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 15,-DM)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

_______ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.** (Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl — Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von DM _______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über DM _______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27; n 01558 Großenhain: Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7; n 01773 Altenberg: Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **01968 Senftenberg:** Horst Bergmann Modellbau-Modelleisenbahn, Kormoranstr. 4;
- **01987 Schwarzheide:** Menschner Modellbau + Modelleisenbahn, Ruhlanderstr. 6;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04155 Leipzig:** Word Agentur Werbeagentur, Lützowstr. 11
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04177 Leipzig:** Schwarz-Modelleisenbahnen, Jordanstr. 2;
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
- **04509 Delitzsch:** Modellbau Sebastian, Bismarckstr. 9;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06116 Halle:** Modellbahnen Hoffmann, Delitzscher Str. 112;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06268 Querfurt:** Hobby-Shop, Merseburger Str. 11;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Haupstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gumiak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07318 Saalfeld (Saale):** Saalfelder Lokschuppen Modellbahn& Zubehör, Bahnhofstr. 6;
- **07381 Pößneck:** Günthers Hobbythek Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17; Werner Hartig, Chemnitzer Str. 72;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 39;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb1 im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10247 Berlin:** Hott Modellbahn, Weichselstr. 22;
- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Modellbahn Brause, Inh. Mareike Biggam, Drontheimer Str. 1;
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **14712 Rathenow:** Sandbrink, Berliner Str. 1;
- **14770 Brandenburg:** HS Modellshop, Ritterstr. 83;
- **15230 Frankfurt/Oder:** Spielzeugfachgeschäft Heike Bühmann, Karl-Marx-Str. 179;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20099 Hamburg:** Modell & Hobby H.P.A. Schnellhaß GmbH, Lange Reihe 25; Modellbahn Kiste Inh. Ralf-Udo Brückner, Lange Reihe 17;
- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Kinderparadies Hamburg GmbH, Neuer Wall 7; Markscheffel & Lennartz Im Finnlandhaus, Esplanade 41; Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **21029 Hamburg:** Jugend-Basar, Kristophson Modelle, Reetwerder 11;
- **21682 Stade:** Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** Modellbahnen Oststeinbek Max Engel, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22761 Hamburg:** Modellbahn Bahrenfeld Inh. E. Barthels, Bahrenfelder-Steindamm 68a;
- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23701 Eutin:** Janus Modellbahnen Inh. Karin Janus, Peterstr. 12;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7 Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **24558 Henstedt-Ulzburg:** Egon Wiegrefe Modellspielwaren, Middelweg 21;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26441 Jever:** André Hepner Modellbahnen, Frl.-Marien-Str. 6;
- **26603 Aurich:** Schüt + Duis Sport + Freizeit, Burgstr. 21-23;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28213 Bremen:** Modellbahn Welsch, Klattenweg 22/24;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof, ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32423 Minden:** Modellbahnen Born, Kaiserstr. 21;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **33790 Halle:** Schoregge Modelleisenbahnen, Lange Str. 70;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34127 Kassel:** Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str. 99;
- **34134 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Frankfurter Str. 338;
- **34134 Kassel:** Zwehrener Modellbau-Lädchen Inh. D. Rettberg-Strate, Frankfurter Str. 247;
- **34346 Hannoversch Münden:** Modellbahn & Modellbau, Radbrunnenstr. 4-6;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35216 Biedenkopf:** Modellbahnstübchen Kolbe, Am Bahnhof 6;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37073 Göttingen:** Bieling Spiel & Foto KG, Theaterstr. 6;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Auto & Bahn, Modelleisenbahnen und mehr, Bäckerklint 3;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen André Broders, Jenasteg 6;
- **38300 Wolfenbüttel:** Modellstube, Breite Herzogstr. 24;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;

• **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
• **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
• **39124 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Hugenottenstr. 10, hinter ehem. Poliklinik Nord;
• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39340 Haldensleben:** Ercosat Kommunikation-Modellbau-Elek., Gänsebreite 15;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40764 Langenfeld:** Spiel + Hobby-Studio Zwettler, Solinger Str. 87;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14;
• **41334 Nettetal:** Trienes, Grenzwaldstr. 15;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41564 Kaarst:** All American Trains, Am Neumarkt 1;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45; Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42651 Solingen:** Modellbaucenter Solingen, Bergstr. 22;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schul, Bonner Str. 26;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44137 Dortmund:** Karstadt Dortmund Abteilung 268, Westenhellweg 30-36;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44809 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **44879 Bochum:** Buchhandlung im Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Sammlerscheune, Oberhausener Str. 143;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47638 Straelen:** Modellbau Seiler, Josefstr. 2;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 60;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;

PLZ-Gebiet 5

• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Schmitz, Rösrather Str. 47;
• **51375 Leverkusen:** Modellbahn-Center Leverkusen, Bensberger Str. 80;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **57439 Attendorn:** E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10;
• **58097 Hagen:** Hagener Hobby, Altenhagener Str. 18;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58332 Schwelm:** Modellbahntechnik Engelbracht, Bahnhofstr. 14;
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65183 Wiesbaden:** Spielwarenhaus am Markt, Ellenbogengasse 6;
• **65205 Wiesbaden:** TT-Modellbahnwelt, Gabriele Krämer, Eichendorffweg 1;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **65929 Frankfurt:** Modellbahn Spiel + Hobby-Treff Inh. Helmut Oswald, Dalbergstr./Ecke Albanusstr. 8;
• **66333 Völklingen:** Eisenbahn-Ecke, Karolingerstr. 15;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **70569 Stuttgart:** TT-Hobby 33, Schwarzwaldstr. 33;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **72764 Reutlingen:** Modell & Technik Reuter, Tübinger Str. 84;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73479 Ellwangen:** Modellbahnstube J. Klewenhagen, Marienstr. 44;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **75365 Calw:** Herzog, Lederstr. 16-20;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76229 Karlsruhe:** Lok Shop EK, Froschhöhle 9;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78056 Villingen-Schwenningen:** Zum Lokschuppen, Körnerstr. 3;
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79102 Freiburg:** Die Modellbahn, Hildastr. 7;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;
• **79312 Emmendingen:** Spiel+Technik Jürgen Kansten, Markgrafenstr. 22;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmöchinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **88131 Lindau:** Spiel&Hobby Koch, Storchengasse 3;
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36; Modellbahn Schweiger, Färberstr. 11 im Maximum;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94161 Ruderting:** Modellbahnhaus Rocktäschel, Attenberg 1;
• **94315 Straubing:** Modellbahnen Kempt, Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98527 Suhl:** Modelleisenbahnen Frank Schüppler, Bahnhofstr. 16;
• **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** M&S Modellbahnshop, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Lokschuppen Sömmerda Inh. Axel Stadelmann, Karl-Marx-Str. 2; Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst.

Dänemark

• **2860 Søborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Donai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Fa. GILL GmbH, Bahnhofstraße 24; n 4563 Micheldorf Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

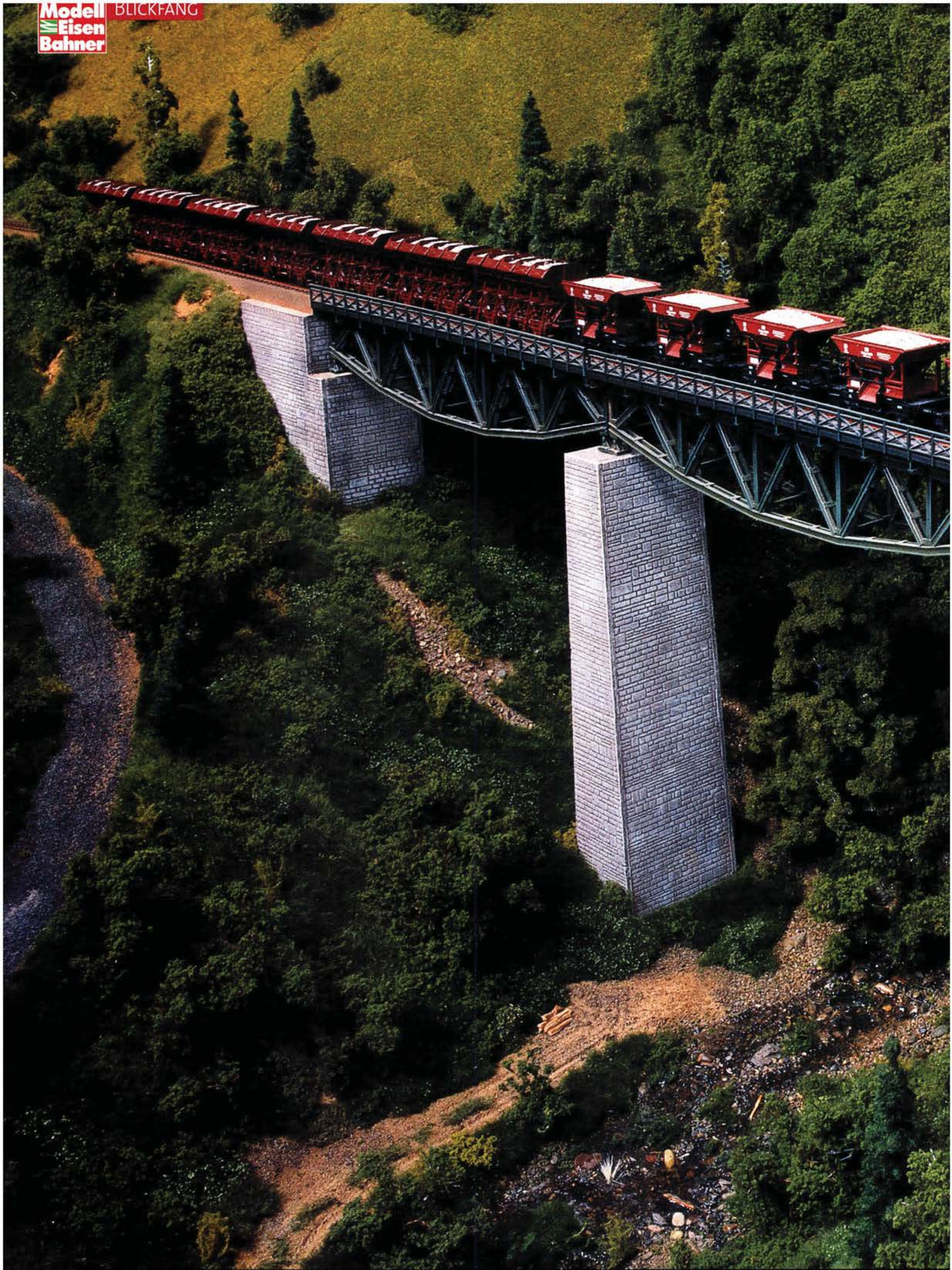
• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;



„Da kann man ja wild werden“: *Oberförster Hugo Waldmann, obwohl im Privatleben ein begeisterter Eisenbahnfreund, ist wenig erbaut, dass just de*



hotterzug über die Brücke rumpelt, als der Waidmann der Fauna in seinem Revier nachspürt. Nur Waldmanns treuer Vierbeiner Ajax zeigt keine Regung.

Roco: 43232 BR57 SNCF - 220,-; 43346 BR57DR 200,-; 43328 Sä. 58 - 200,-; 43271BR 74 - 140,-; 43622 BR 361 - 140,-; 43939 Ee3/3 - 190,-; 43962 1141 - 200,-; 43923 Nahverkehr Bayern - 300,-; Brawa 0231 - 200,-; 0201 DR242 - 190,-; 0555 BR312- 220,-; 0472ÖBB - 220,-; 0473 - 230,-; Rivar. 1093 BR 39 - 180,-; Flm. 1887 Ruhrschnellverkehr - 370,-; Mä. 3449 - 200,-; 3743 - 320,-; 4228 - 400,-. Tel. (0661) 34212

Schweizer TEE 6-teilig, Messing-Vitrinenmodell von Metropolitan, Preis nach Gebot. Fax (08651) 69953

Sammlungsauflösung GS: Loks + Wagen von Roco, Fleischmann, Liliput, Lima, Piko, Märklin. Vitrinenmodelle. C. Hofstetter. Fax (08651) 69953

Verkaufe Loks mit Digital-Decoder von Roco, Fleischmann und anderen. Fleischmann-Sonderserien, ADE-Lo und -Wagen 1/87. Tel. (0511) 744081 Fax (0511) 748342, Email: softsafe@aol.com

Verk. 01.5 Piko - DM 40,-; Brawa 232371-5 - DM 150,-. Markus Albert, Fährmannstr. 8, 01662 Meissen, Tel. (0170) 2779928

Hapo: H0e-Bauzug Einmalserie 96 295,- DM. Kehi: H0m-NWE-Lok + 3 Pers.-W. 395,- DM, Bemo/Zeuke: H0m- Spreewaldbahn-Güterzug 250,- DM, Bemo: H0m-Glacier Express 495,- DM. Tel. (030) 6611713

Roco BR 17, Rivarossi BR 96, Lima BR 10, Gleichstrom, Vitrinenmodelle mit OK, je 190,- DM. Tel. (069) 4970419

Piko: 8 verschiedene Loks, 4 verschiedene Personenzüge, sowie 6 verschiedene Güterzüge günstig zu verkaufen, alles auf Verhandlungsbasis. Tel. (08322) 809858

Verkaufe Trix Exp.: 5 Loks, Wagen, Schienen, Weichen, Signal, Trafos für DM 450,-. Fleischmann BR-39 P10, Profi-Schienen und -Weichen - anrufen! Tel. (06351) 45190 oder (0172) 1027908

Biete Piko BR 82 023 DB, Art. 50040 in Gleichstrom m. Schnittstelle für 140,- DM u. Roco E32 DB für 100,- DM. Michael Hanisch, Tel. (05121) 510690 od. (0177) 8677678

Liliput-MAK Seehafen Kiel und Brawa-KÖF II Seehafen Kiel, beide in WS gegen Gebot zu verkaufen. Bernd Schumacher, Tel. (02732) 86647 ab 18 Uhr.

Aus Trix-Expr. Anl. u. Samml. Auflös. viele Loks, Wagen, Gleise u. Zubeh. zu verk. Rarit. aus 50er bi Jahren. Liste m. Freiumschl. anf. Tel. (05632) 5471 ab 18 Uhr

H0e, Bemo: Sächs. VI K u. VII K, Fertigmod. mit Schwungmasse, neu, wg. Sammlungsaufl. zu verk. Preis VB. Tel. (0341) 2521111 oder lajac@t-online.de

Schienen-H0-Roco, 5 x 920 lang, je 3,- DM, 25 x Roco Nr. 42410 gerade, je 1,- DM, Fleischmann 35 x M-Gleis 200 mm lang, je 1,- DM, 12 x M-Gleis gebogen. Dieter Geerdtz, Hebborner Feld 58, 51467 Bergisch Gladbach, Tel. (02202) 54976

Loks, Wagen: Röwa, Roco, Liliput, HAG, ADE, HAMO, Trix Int., Flm. Topzustand! Liste: 3,- DM/Bfm. - H. Weber, Apdo 99; E-03750 Pedreguer (Spanien). Tel. + Fax (0034) 965761401. Suche HAMO: BR53, 96.

Märklin H0: 3089, 3092, 3313, 3124, 3125, 3652, 3667, 88443, 3797 + 4897, 3649, 3757, div. Zugpg., Güterwg. (LB, USA, Bier, MM, usw.) Drehs. 7186 RO 44006, 4214A. Tel. (0751) 3526550

Verkaufe Märklin-H0- Schnellzuglokomotive (3048) mit Tender. Mandy Könnecke, Am Nordrand 42 B, 03048 Cottbus, Tel. (0355) 2884284

2=Rothe TT: Eisenbahndrehkran EDK 80/3 blau m. Antrieb + Bekohlungsschaufel + Schutzwagen 500,- DM. Karsei: SKL DR blau mit Antrieb 200,- DM. HRF: SBB Bahndiensttraktor Tm I 422 rotbraun 300,- DM. Märklin 3-Ltr. 28451 Gleisbau-Zug Strukton 200,- DM. Tel. (09971) 31242

Roco, DR: E17, E18, E94, 243. Alle neu, Zurüstteile noch extra, je 170,- DM. Tel. (030) 54984585 e-mail: sigmar-scholz@t-online.de

Kohlenstaubloks DR (SEM-Gehäuse): BR 52 690,- DM, BR 58 790,- DM, BR 44 740,- DM, BR 17 990,- DM. Lokgehäuse BR 39 (Fleischm.) div. Lok-Nr. 60,- DM. Gert Büttner, Tel. (037291) 67738

Märklin H0, Verkauf oder Tausch: 3438.1 - DM 250,-; 3439 - DM 250,- (Fehldruck); 34618 - DM 400,-; 3042.2 - DM 110,-;4362 - DM 80,-; 45957 + 45958 + 45959 Musikexpr. - DM 120,-; 4371 - DM 100,-; 4514.10 - DM 100,-; Kaiserzug 2881 - DM 1700,-; Trix-Bundesligazug für Mä. - DM 300,-; 1883 - DM 90,-; 43302 - DM 230,-; 46242 - DM 70,-; 42383.1 - DM 150,- (Fehldruck); 42384 - DM 150,-; 44520 - DM 120,-; 44522 - DM 70,-. Peter Schultheis, Tel. (02734) 2680 und Fax

Fleischm.: Packungen / Loks / Wagen / Zubehör, z.B. 4686 80 Jahre Deutsch. Staatsbahnw.-Verb. 329,-; 89 DRG 189,-; 4077K BR 78 DRG 259,-; 4094 BR 94 DB 205,-; 4139 K BR 39 DRG 299,-; 4800 pr. P 8 269,-; 4820 pr. P 18 259,-; 4226 BR 260 SNCB grün 165,-; 4229 BR 212 neurot 149,-; 4235 BR 221 rot 140,-; 1302G BR E69 grün DB 90,-; 4382 BR 151 neurot DB 220,-; 4418 BR 610 DBAG neurot 309,-; 5389 Bauknecht 35,-; 5568 Schienenreinigungsw. 34,-; 5800 preuß. Gepäckw. 65,-; 6200 Form-Vorsignal 45,-; usw.!! Alles neuwert. Umfangr."Fl.-H0-Liste" (auch gebrauchte und ältere Fahrzeuge) nur gegen 2,20 DM Freiumschlag! Zentral-Station, An- Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356, tägl. 14 - 18 Uhr **G**

FMZ-Loks: 64139 - 350,- DM; 64137 - 350,- DM; Rocos 212001 - 300,- DM; AEG- Steuerwagen 75,-; 5125 (Jägerm.) 50,- DM; 2 x 6460 je 30,- DM; 5124 - 80,- DM; mit Innenb. FMZ 5123 FMZ mit Innenb. 150,-; 5125 DWA mit Innenb. FMZ u. Preisserfig. 90,- Dach gealt. 5123 FMZ Innenb. u. Preisserfig. 160,-. Reno Bärsch, Tel. (035200) 20221 und Fax

Märklin-H0-Zugpackung RM 827/4 v. 1952 (= RM 800 + 3 x 327.8 + 328.7, Tender mit Zinkpest) im OKZ DM 1000,-; V200 3021.2 DM 350,-; Rio Grande 3062.5 + 4062.5 DM 500,-; E44 P3008.2 DM 150,-. Tel. (06101) 84910

Digital- und Soundumbau. Schnell - professionell - preiswert. MBV Schug, Tel. (06507) 802326 **G**

Restverk. Epoche I Roco: 63260 T 14 - 240,-; 43221 G 10 - 240,-; 43328 G 12 - 240,-; zus. 660,-, alles neu. Tel. (07258) 7303 abends

Märklin-H0-Schie.-Bus 3016.1 u. 4018.1 DM 260,-; 346/2.3. DM 180,-; 346/3 DM 270,-; 4089.2 DM 40,-; 311.2 DM 160,-; 3145.2 DM 500,-; 315.2 DM 160,-; 362.7 DM 80,-; 2 x 332.2 DM je 600,-. Tel. (06101) 84910

Märklin H0: 393.5 DM 500,-; P4585.2 DM 100,-; Figuren 0203 DM 400,-; Bahnübergang 459 MG DM 100,-; P4543.2 DM 20,-; P4544.2 DM 20,-; P4581 DM 20,-; P4014 DM 20,-; 305/1.2 DM 10,-. Tel. (06101) 84910

Ankauf
Loks + Wagen H0

Suche Wagen: Kleinbahn: Nr. 383 + 393 Post + Steuerwg. SBB, ÖBB-Wagen Nr. 378, 390, 391, 398 + 399; Liliput: SBB-Postwg. Nr. 87950 + 87953, Preußenpost Nr. 29100; Lima: Schnellz. SBB Nr. 30159 + Sanitätswg. FS Nr. 309250; Rivarossi: Gepäckwg. FS Nr. 2509; Piko 1. Klasse MAV; Märklin: Nr. 4680 Persil + Set 4791 Berlin. D-Zug 4034 + 4128 ÖBB; Roco: Nr. 4291B Messwagen. Tel. (06233) 506215 und Fax 506214

Suche Diesellok TAG V 65-11, H0, von Hobbytrain od. and. Herst., blau, neu oder Bestzustand. Tel. (0791) 43947 ab 18 Uhr

Fleischmann BR64, Nr. 4062, 4063 nur Gehäuse Tausch Nr. 1063 oder Lok 4062. Tel. (00411) 7805301 bis 19 Uhr

Märklin-Eisenbahn Spur 00/H0 u. I: Loks, Wagen, Zubehör, komplett od. einzeln, auch def. a. d. Vor- u Nachkriegszeit von Sammler gesucht. Bin auch an der Übernahme von kompletten Sammlungen oder Eisenbahnanlagen interessiert. Tel. (0721) 682664 oder (0172) 7236673

H0-Eisenbahnsammlung gesucht. Rufen Sie mich an. Tel. (02256) 695 oder Fax (02256) 7408.

Suche Modelleisenbahnen H0, TT, N, Z, LGB u. Spur I. Einzelne u. auch größere Sammlungen. Reinhard Stöckel, Leipziger Str. 46, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923966 und Fax

Trix Express und Bing von 1900 - 1965 von Sammler gesucht. Gerne auch Zubehör. Tel. (02234) 17200 Fax (02234) 24210

Liliput H0: Tender BR 45, auch ohne Motor gesucht. Tel. (07171) 64406 Fax /07171) 64408

Suche von Roco 43375 BR E 626 der FS Tel. (07258) 7303 abends

Trix Express: Batterietriebwagen, rot, 2-teilig, Trix Nr. 409, Plastik, 4,5 V-Motor, von Trix-Sammler fairem Preis gesucht! Ca. 1954. Tel. (0163) 7200867 Komme auch vorbei.

Roco BR 74 DR (Ost) 44822 Lokalbahnwg., 46235 Kühlwg., alles Top-Zustand, Jürgen Scheffler, Blankenauer Str. 5A, 09113 Chemnitz, Tel. (0371) 412459 Mail: leprechaun.grech@t-online.de

Rivarossi BR 10, 1323, Roco BR 93, 43320, V 60 EP. III, Faulhabermotoren u. RAG-Rollmaterial. Erik Hesse, Ewaldstr. 74, 45661 Recklinghausen Erik.Hesse@t-online.de

Suche Sachsenmodelle Osteuropa-Schlafwagen-Set (Roco Best.-Nr.: 14020) oder Schlafwagen der CD aus diesem Set. Bitte nur Modelle in gutem Zustand anbieten. Daniel Tempel, Tel. (09521) 4753 oder (0170) 6114671

Suche Trix H0: BR 52 DB mit Kondenstender. Erik Hesse, Ewaldstr. 74, 45661 Recklinghausen Erik.Hesse@t-online.de

Suche Sachsenmodelle: Balkan-Express I + II (ehem. Roco-Bestellnr. 14009 + 14010). Daniel Tempel, Tel. (09521) 4753

Suche Tegernsee-V65 von Hobbytrain, Gleich- oder Wechselstrom oder DB-Ausführung. Bernd Schumacher, Tel. (02732) 86647 ab 18 Uhr

Suche Werbelokomotiven aller Hersteller in H0 und H0m, auch Tausch möglich, sowie Dioramen, Module und Anlagen H0 + H0m. Harald Kaiser, Stoeckener Str. 6 A, 30855 Langenhagen, Tel. (0511) 744081 Fax (0511) 748342, Email: softsafe@aol.com

Suche Hobbytrain TAG V 65-11, sowie THS Generator-Vorstellwagen, Tegernseebahn, Wechselstrom VB Wolfgang Eisenmann, Fasanenstr. 19, 47055 Duisburg

Hruska-Blechtriebwagen u. -Stromlinienlok, Schicht-03, Herr-S-Bahn, BR 50 2-motorig, VT33 silber, Rehse-Bausatzloks u. anderes 50er-Jahre-Material, z.B. Schiebebühne Tel. (03473) 814610

Jouef BB63 835300, Lima Rapid S3SL 208530-1, Roco NS2200 43461, NS1100 43464, SNCF BB300 43474/43488, BB 4600 43486, BB9300 43560, DE4/4 43024. Torsten Kleist, Tel. (030) 5146952 19 Uhr

Suche TGV-Triebzug (TGV-SUD) bis max. 200,- DM, von Marke Lima oder Marke Jouef. Auch defekte Züge anbieten. Marc Klunker, Tel. (07262) 206426 oder Mail: marc_trains@firemail.de

RO: 43-314, 352, 366, 387, 564, 698, 714, 733, 780, 791, 794, 838, 839, 63689, 699, 721, 730; Gü.: 50 Fl.: 4070. Manfred Appold, Im Hahnenschrei 7, 40822 Mettmann

Suche von Trix H0, BR 217 Diesellok. Joachim Gäbler, Tel. (089) 3071291 ab 17 Uhr

HAMO: BR53, 96, 44, 011. Roco: 04147A, B43464. HAMO E18 (grün/blau) od. Umbau auf 2L.; 8370, 8356, BR85. H. Weber; Apdo 99; E-03750 Pedreguer (Spanien). Tel. + Fax (0034) 965761401

Suche Speisewagen (426/62) Stadtexpresswagen 1. Klasse (426/94), Speisewagen (426/27) Mittelteil Doppelstockzug (426/886) mit hellgrauem Dach. Bitte nur im Karton u. gute Ware. Olaf Blümel, Kaisergrubenstr. 7, 09355 Gersdorf

Trix-Express u. Märklin, Loks, Wagen, Sammlungen, Anlagen, Kataloge, Ersatzteile u. Zubehör von privatem Sammler gesucht. Jürgen Sauter, Tel. (07261) 655617

Kaufe Ihre Modellbahn und Modellautos. Gern auch größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen u. Restpost Sofortige Barzahlung!! Zentral-Station, An- Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 bis 18 Uhr **G**

VERKAUF
Loks + Wagen TT

BTTB, 18 Loks, BR 35, 56, 86, 81, 118, 2 x 130, 221, 110, 204 DSB, 107, 119, 250, 242, 211, E499, 254 Tenderlok BR 9265, Schienenbus V 36, BR 103. Zusätzlich ca. 25 Personenwg., 35 Güterwg. zu verk.. Mögl. kompl. für DM 3000,-. Tel. (06721) 490640 u. Fax

Gützold 72100 BR 65 DR 319,- DM, Roco 36201 BR 232 DR 150,- DM, Jatt BR 91 DR 210,- DM, alle TT-Loks neu, Rokal V 200 95,- DM, BR 89 80,- DM, Kesselw. Aral 65,- DM. Tel. (030) 6611713

KUNZE-Modelle? www.modist.de G

Komplettgarnitur 7-tlg. DRK, NP DM 275,-; VP DM 200,-; Komplettgarnitur EU (EPV) 6-tlg., NP DM 218,-; VP DM 150,-; sowie weitere Einzelanfertigungen (Liste anf. Rückporto), div. Ersatzteile Lok + Wg. sowie Rollmaterial. Lothar Richter, Blumberger Damm 164, 12687 Berlin, Tel. (030) 9329630

Suche von Roco: 43375 BR E 626 der FS. Tel. (07258) 7303 abends

Manche TT-Modelle gibt es nur bei uns! www.modist.de **G**

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Suche TT: Rollmaterial TTm, BR91, BR03 Reko, Kauf oder Tausch. Biete TT, Tillig: E94, BR243, BR101, BR52, BR01, BR234 Regiolack, IC-Regiowg. - Alles neu. Lutz Schmidt, Tel. (0177) 8961440 (Berlin)

Rokal-Modellbahn gesucht, Reste und Defektes, auch Berliner TT-Bahnen und andere. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352 ab 20.30 Uhr

Suche Dampfspeicherlok von Beckmann in Spur TT und Zubehör + Roll.-Mat. Spur 0. Tel. (0172) 8723669

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

N-Sammlung: Teilauflösung. Listen gegen DM 2,20 in Briefmarken. Alle Artikel neuwertig u. OVP. Peter Seelhof, Hohe Str. 35, 35745 Herborn, Tel. (02772) 62105 Fax (02772) 964944

Spur N: 300 Loks, 300 Werbewagen. Liste gegen DM 2,20 Porto bei: F. Gensheimer, PF 350102, 66055 Saarbrücken **G**

Verkaufe Loks + Wagen AR, MT, Flm., Lil., Ro., Riv., Atl, alte Modelle. Suche MT 12993, ET 87, Kauf oder Tausch. Liste unter Tel. (02631) 56227 + Fax

Flm: N-Einmals. kaum besp., 7881 - 280,- DM; 7882 - 240,- DM; 7883 - 240,- DM; 7884 - 350,- DM; 7886 - 250,- DM; 7888 - 290,- DM; 7889 - 310,- DM; 7890 - 340,- DM; 7891 - 360,- DM; Arn. BR 96 Mallet - 250,- DM; 2466 Krokod. grün - 230,- DM; dto. braun - 200,- DM; Flm. 7065 - 160,- DM; 7098 neu - 160,- DM; 7099 neu - 160,- DM; 7123 - 180,- DM; 7139 - 180,- DM; 7170 - 160,- DM; 7806-01 Sonderm. - 190,- DM; 7400 - 90,- DM; 7401 - 50,- DM; 7410 - 150,- DM; 8630 bis 8634 - je 40,- DM. Tel. (06196) 779436

Verk. umfangr. Großanl. mit ca. 120 Loks, ca. 200 Waggons (seltene Exemplare) Spur N! Anl. im Bau, viel Baumaterial u. indiv. Gestaltg. möglich. Umfangr. Bücher und Dokumentensammlung. Abgabe nur zusammen. Preis VB Näheres und Liste und Digitalfotos gegen 5,- DM in Postwertzeichen gar. **Chiffre M-7/34118**

Spur N: Fleischmann: 7887 Ruhr-Schnellverkehr 290,-; 7896 50 Jahre DB Eilzugw. 60er J. 319,-; 7030 BR 91 DB 120,-; 7078 BR 78 DB 165,-; 7138 BR 39 DB 209,-; 7230 BR 212 DB rot 115,-; 7231 BR 212 türkis 125,-; 7239 BR 218 DB S-Bahn-Ausf. 159,-; 7326 BR 141 DB grün 160,-; 7327 BR 141 DB neurot 160,-; 7329 BR 141 DB S-Bahn-Ausf. 165,-; 7348 BR 111 DB beige/türkis 160,-; 7349 BR 111 S-Bahn-Ausf. 160,-; 7375 BR 103 DB beige/rot 170,-; 7410 BR 491 gläserner Zug DB hellblau 170,-; 7969 Schienenreinigungslok blau/weiß 125,-; 7415 Pendolino türkis/grau 250,-; 7430 BR 614 orange/grau 180,-; usw.!! Alles neuwert.!! Weitere Fahrzeuge auf Anfrage, auch gebrauchte! Zentral-Station, An- Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356, tägl. 14 - 18 Uhr **G**

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche N-Minitrix: Art.-Nr.: 2053, BR 85. Zustand der Lok egal, Hauptsache Fahrwerk ok. Angebote mit Preis an: Schmidt Tel. (0177) 8961440

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail wkuli@t-online.de

Wollen Sie Ihre N-Sammlung verkaufen? Dann ist dies die richtige Telefonnummer: Tel. (02256) 695 oder Fax (02256) 7408

Kaufe Ihre Modellbahn und Zubehör zu fairen Preisen! Gern größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen un Restposten. Sofortige Barzahlung!! Zentral-Station, An- Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 bis 18 Uhr. **G**

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

LGB, viele Loks und Waggons von DR, ÖBB und DB. Krokodile, Schrägstangenloks, Dampf- und Dieselloks, Güter- und Personenwaggons. Pola und Zubehör günstig abzugeben. Tel. (02774) 6774

Herr-H0m-Schmalspurzug mit VI K u. 3 Wagen, origninalverpackt, f. DM 490,-; Zeuke-0-Güterzug mit T48 u. X-, R- u. O-Wagen f. 490,- DM; Roco-H0-58 DRG, Liliput-H0-42 DRG. Tel. (0212) 75107

LGB 20670-Schienenreinigungslok neuw. (ca. 100 m gefahren), 500,- DM; Ersatzschleifräder 20,- DM; LGB el. Weichenantriebe 20,- DM Tel. (03303) 503518

Biete Flm-N: 1 x 8192, 1 x 8201, 1 x 8288, 1 x 8416, 1 x 8486, u. 1 x 8502, A-Gleis 9108, 3 x 9100, 4 x 9125, 1 x el. Bogenw. 9182 li.; Faller-N: 1 x Stellwerk 2171 m. Bahnüberg., 1 x 2158 ohne Überg.; Busch-N: 1 x 8304 Set Feuerw., 1 x 8305 Set Notarzt; für 120,- DM abzugeben; alles neu und unbenutzt. Uwe Bartkowiak, St.-Petersburger-Str. 41, 18107 Rostock

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen internationalen Auktionsergebnissen bzw. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Thomas Koch, Rosenstr. 11, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413 oder Fax 970415

Märklin-Eisenbahn Spur 00/H0 u. I: Loks, Wagen, Zubehör komplett od. einzeln auch def. aus d. Vor- u. Nachkriegszeit von Sammler gesucht. Bin auch an der Übernahme von kompletten Sammlungen oder Eisenbahnanlagen interessiert. Tel. (0721) 682664 oder (0172) 7236673

Märklin-Fan sucht Sammlung oder Einzelstücke, 800er-Serie bis digital, Zubehör, Autos, Wiking! Hole alles selbst ab und zahle bar! Alles anbieten. Tel. (07308) 921918 abends

Sammler sucht Modelleisenbahnen, alle Spuren, Einzelstücke u. Sammlungen zu fairen Preisen, bitte nur neue oder neuwertige Modelle anbieten. Tel. (0172) 2020433

Trix-Express-Batterietriebwagen, rot, 2-teilig, Trix Nr. 409, Plastik, 4,5 V-Motor, v. Trix-Sammler z fairem Preis gesucht! Ca. 1954. Tel. (0163) 7200867 Komme auch vorbei.

Flm. Drehscheibe 6052, neuw., orig. verp. 140,- DM. Tel. (05302) 901690 abd.o.vorbrod@t-online.de

LGB: Suche Depeschen 1-37 und 45. Außerdem Güterwagen 4020 oder 4021, Personenwagen 3206 u. 30801 (Primus). Tel. (0171) 4348626

Suche von LGB, US-Dieselloks EMD White-Pass gelbgrün, Nr. 23552, LGB K28 Dampflok #473 RioGrande. Angebote an Tel. (0911) 4801852 und Fax

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Brekina, Herpa, Rietze, Wiking. Liste gegen DM 2,20 in Bfm. von Klemens Wenders, Postfach 3223, 52119 Herzogenrath oder www.wenders.net - E-Mail: mail@wenders.net

Div. Loks u. Wagen aller Fabrikate, Zubehör d. Firmen Brawa, Vollmer, Pola, Kibri und Bücher abzugeb. Liste gegen Freiumschlag. Günter Klaffer, Töpchiner Weg 128b, 12309 Berlin

Märklin M-Gleismaterial: 7 Elektroweichen und 110 Gleise: 200,- DM. Oberleitung 150 Teile: 200,- DM. Martin Schlenk, Tel. (06021) 592780 Fax (06021) 367066

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Suche 50er-Jahre-Faller-Holzhäuser, Bäume, z.B. Nr. 214 Fabrik, Nr. 102 Bahnhof, Nr. 120/122 Stellwerk sowie Preiser-Holzfig. und Wiking. Marco Buitelaar, Tel. (003171) 5619055

Suche Märklin-Zentraleinheit 6021. Gottfried Wolf, Südhang 11, 56370 Dörsdorf, Tel. (06486) 902797 oder Tel. (0171) 1624267

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche für Piko-V180 funktionstüchtigen Motor Typ 2024 12 V - mit beiden Schneckenrädern auf der Welle und funktionstüchtigen Trafo FZ1, Art.-Nr. 5510/5/3. Tasso Börner, Kohlenstr. 13, 08228 Rodewisch, Tel. (03744) 32118 ab 19 Uhr

Suche Fertiganlage in Spur N oder in Spur Z. Lothar Weber, Gartenstr. 80, 53518 Adenau, Tel. (0175) 4721287

Su. Roco-N-Weichenantriebe, neu od. gebraucht. Nur schriftlich an: Frank Hühne, Chemnitzer Str. 39 C, 09366 Niederdorf

VERKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Verk. für Roco GBS-Standard folg., gebrauchte Artikel: 10345, 10342, 10337, 10346, 10321, 10331, 1033 10334, 10333, 10322, 10340, 10230 u. 10301 m. Rahmen wg. Umstellung auf Digital. Preis n.VB. Tel. (035797) 63076 nach 20 Uhr

www.Modellhausneubau.de Modellhäuser Spur-G / Kleinserien Gleisbettung Z - H0. Tel. (05031) 902196 **G**

ANKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Suche kostenlos oder günstig Preiser- u. LGB-Figuren. Auch LGB-Schrott u. -Einzelteile für eine Jugendgruppe. Tel. (0177) 7979943, Fax (02422) 5789.

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Alte Hefte: Miniaturbahnen Jahrg. 70 - 71 - 72 - 73 und Einzelhefte von 77 - 78 u. 79, gesamt DM 50,-; Einzeljahrgang DM 14,-. Fleischm. Kurier Nr. 43 - 77 DM 30,-. M. Marx, Sprockhövel. Tel. (02339) 5200

Biete Eisenbahn- und Zubehör-Kataloge ab 58 an. Liste nach frankiertem Rückumschlag. Sachgebiet angeb Gerhard Marahrens, Ottostr. 1 A, 31137 Hildesheim, Tel. (05121) 56787

Alte Hefte Miniaturbahnen, Jahrg.: 70/71/72/73 und Einzelhefte von 77/78 u. 79. Gesamt DM 50,-; Einzeljahrg. DM 14,-; Fleischm. Kurier Nr. 43 - 77 DM 30,-. M. Marx, Sprockhövel, Tel. (02339) 5200

Miba - komplette Jahrgänge: 1951 / 52 / 53 / 55 / 62 / 63. Angebote an: Hans-Klaus Bäumler, Badener Str. 49B, 76227 Karlsruhe, Tel. (0721) 405402

Sammlungsauflösung: DV/DS, EM ab DM 1,-, EK, MEB u.a., Sonderhefte, ausländ. Monatshefte, Literatur, Bücher, Kataloge ab DM 1,-, Kalender, Fotos, Zuglaufschilder, sonstiges. Mehrseitige Liste von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Biete ehem. Lehrmaterial kompl. BR 360, 290, 110/140, 103, 150/151 Zugförderg.-Vorschrift, E.-U.D.-TFZ DB-DS 408, 301, 915 zusammen gg. Gebot. Schulz, E.-Brumm-Str. 5, 24211 Preetz

Verkaufe: Miba 1978 6-9/ 79 kompl. 12 Hefte, 1980 kompl. 1981 kompl., 1982 1-3 + 9-12, 1983 1-3a + 9, sowie: Eisenbahnmagazin: 1980, 5-12, 1981 1-12, 1982 1-12, 1983 1 + 3-12. DM 200,- Tel. (02635) 3955

12 DB-Kursb., NDS/Brem./Ostwestf., Wi. 78/79 b. Wi. 86/87 + So. 82-86, gt. Zustand, kompl. 150,- DM. Tel. (05302) 901690 abd.o.vorbrod@t-online.de

Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen. Berlin 1938, 2. Aufl., 3 Netzkarten, 1885, 1914, 1936, komplett, Leinwandeinband. Preis 250,- DM Mindestgebot. Hans Weber, Tel. (030) 9261646

Verk.: MEB Jahrgänge 1960 - 1988, je Jahrgang DM 12,-. Tel. (030) 80584488

Anzeigenschluß

▸ **August-Heft** ◂
▸ **2001** ◂
ist Mittwoch,
20. Juni 2001

für das
▸ **September-Heft** ◂
▸ **2001** ◂
ist Mittwoch,
25. Juli 2001

Verk. ME 85 - 01 150,- DM, Helmut Faber, Krettenburgstr. 3, 83727 Schliersee Tel. (0173) 8589485

ME 1981 - 2000 kpl.; Schritt für Schritt z. p. Modellbahn u. Modellbahnkalender zw. 1974 u. 1991. Angebote an: Manfred Jähkel, Melanchthonstr. 50, 12623 Berlin

Verkaufe: Das Archiv der Deutschen Dampflokomotiven, 4 Ordner - vollständig, Preis nach Vereinbarung. Tel. (03771) 35227

Biete MEB von 1953 - 1978, ca. 180 Hefte (z.T. kpl. Jg.), 1993 - 1999 kpl., Preis n.V. Ralf Daßler, Altleuben 6, 01257 Dresden, Tel. (0351) 2021381 und Fax

Sammlungsauflösung: Eisenbahnliteratur (Bildbände, Dampflok, Eisenbahngeschichte, Schmalspur- und Privatbahnen, ausländ. Bahnbücher, ca. 500 Titel, Kursbücher DB, DR und Ausland ab 1965, Vorschriften und Fachbücher, Eisenbahntechnik. 36-seitige Liste gegen 2,20 DM Rückporto, keine tel. Anfragen! Knapp, Postfach 1407, 88308 Isny.

Miba 90 - 98, EM, EK, Modell-E., MEB, Kat.: Piko, Roco, Märklin, Faller, Messe-Kat., 1A-Zustand. Zus. Zentner. Ges.-Gebot od. Preisliste gegen frank. Rückumschlag. Peter Korte, Emil-Barth-Str. 12 A, 46509 Xanten

Miba, Jg. 48 - 01, Eisenbahnmagazin 73 - 01, Einsenb.-Kurier 76 - 01, div. Kurier Spezial, Themen, Aspekte, Eisenb. Journal 81 - 01, div. Spezial-/Sonderausgaben, Eisenb.-Journ.-Archiv, Märklin-Magazin 65 - 00, Bahn + Modell 12/89 - 6/90, Eisenbahn-illustrierte 82 - 97, Modellbahnwelt 88 - 98, Miba-Messehefte 92 - 01, Moderne Eisenbahn 63 - 72, Eisenbahnjahr 59/3, 60/5, 84/12. Tel. (0541) 42194

Fahrplansammlung und Eisenbahnliteratur, wegen Auflösung günstig abzugeben. MAG Peter Kiesel 9803 Spittal, Khevenhuellerstr. 13, Tel. (0676) 3369201 Österreich

Eisenbahn-Bibliothek wird aufgelöst: u.a.: Messerschmidt Dampflok-Raritäten; Morgan: Schöne alte Eisenbahn je 5,- DM + 5,- DM Porto und Verpackung. Manfred Kip, Gansweide 6, 53359 Rheinbach

Hier sind Sie im richtigen Gleis: www.gueterschuppen.de - Der OnlineShop für Bahnbücher - Kein Intern Macht nichts: Listen gg. 3,- DM Rückporto bei gueterschuppen.de, PF 130255, 03025 Cottbus **G**

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche Eisenbahnreviere Rügen von Machel, Kieper, Krentzien 136 S., 1993 Transpress Berlin. Frank Hönig, Parkstr. 2, 09328 Lunzenau

Suche alle Publikationen zu Märklin Spur I aus den Jahren 1969 - 1994: Prospekte, Broschüren, Faltblätter, Sortimentskataloge, usw. Tel. (02632) 42381 Fax (02623) 495258

Betriebsbücher (Dampflok, alle Baureihen), Eisenbahnliteratur (Baureihen-beschr. DV 930) Dampf- u. Lokfotos vor 1965 ges. Angeb. bitte an: Holger Kaufhold, Feuerbachstr. 88, 24107 Kiel

Suche MEB 1952 kompl.; Hft. 1 - 3 1953; Hft. 5 + 8 1957; Hft. 11 1959; Hft. 6 + 10 - 12 1961, sowie diverse Sonderhft. bis 1992 unter Tel. (0341) 9421400

Kaufe Kataloge von Piko, Gützold, Espewe, Auhagen, u.a. DDR-Kat., auf Angeb. mit Preisvorstellung unt Tel. (0371) 3300398 und Fax

Verkauf
Fotos + Dias

Einzelpostkarten und Serien von Schweizer Bahnen, Trams und Bussen. Liste gegen internationalen Antwortschein. Giangiorgio e Carl Helbling, Via G. Motta 15, CH6500 Bellinzona

Die Aar-Salzböde-Bahn auf Video: KBS 624 von Herborn n. Hartenrod. Der Zugverkehr endete am 10.06.01., 45 Min. DM 17,-. Tel. (02103) 80993 **G**

Die Muldentalbahn auf Video: KBS 529 von Glauchen nach Großbothen. Zum Einsatz kommen die BR 202, 628, 772 u. Dampflok BR 50. 60 Min. DM 19,-. Tel. (02103) 80993 **G**

Streckensterben Anfang Juni 2001 auf Video: KBS 236 Zittau-Varnsdorf-Eibau, KBS 307 Hohenwulsch-Kalbe KBS 341 Könnern-Bernburg, KBS 516 Niederwiesa-Hainichen, KBS 519 Pockau-Lengefeld-Neuhausen (Erzgeb.), KBS 599 Leinefelde-Teistungen, KBS 624 Herborn-Hartenrod. Je 45 Min. je DM 17,-. Tel. (02103) 80993 **G**

Modell Eisenbahnen Euler
Inh. Käthe Euler
Modelleisenbahnen, Modellautos, Modellhäuser und Modellbahndigitaltechnik
Grabenstraße 2, 45479 Mühlheim a. d. Ruhr
Telefon (02 08) 42 35 63
Telefax (02 08) 41 14 07

Preßnitztalbahn mit hist. Güterzugverkehr, Museumsbahn Schönheide u. Fichtelbergbahn auf Video, DM 15,- pro Film + Porto. Manfred Olschock, Tel. (03764) 2104

Ankauf
Fotos + Dias

Suche: Für den Bau der Malletlok BR 995622 oder FKB Fotos, Lokführerseite, evtl. Detailaufnahmen und Zeichnungen der Lok. Wer kann mir weiterhelfen? Heinz-Rudolf Ott, Eggeweg 42, 33617 Bielefeld, Tel. (0521) 142466 ab 18 Uhr

Suche von DR-Loks ab 1970 Fotos 411265-2, 1277-7, 1288-0, 440620-3, 0635-1, 012025-3. Thomas Anders, Sagarder Weg 6 C, 01109 Dresden, Tel. (0351) 8908180 Fax (0351) 8908179

Suche Dias/Negative vom Alltag der DB/DR, sowie von Plandampfveranstaltungen, Sonderfahrten und Ausstellungen, sowie TT-Modelleisenbahnen. Tausch gegen eigene Dias, bzw. TT-Material möglich. Stefan Klein, Pater-Kolbe-Str. 13, 48163 Münster

Urlaub

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus. Tel. (07443) 8877 **G**

Sächsisches Eisenbahnmuseum e. V.

Sonderzugfahrt vom 28.09. bis 01.10.2001

4 Tages-Rundreise mit 50 3648 und Liegewagenzug von Chemnitz über Röbel-Binz-Eberswalde-Königswusterhausen-Dresden zurück nach Chemnitz.

Infos: Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf
Tel.: 03 71 - 4 93 27 65
Verbindliche Buchung bis 15.07.2001

Verm. Fewo direkt im Bahnhof der Harzer Schmalspurbahn in Elend, kpl. Ausst. für 4 Pers. Tel. (039455) 51570 **G**

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück DM 35,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Schmalspururlaub a. d. Brockenbahn! Schierke / Harz, Villa Regina, komf. DZ u. Fewos, DM 30 - 45 p.P. auch Abholung m. PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218 **G**

Mit d. Dampfeisenbahn nach Dresden: Urlaub a. d. dienstältesten Bimmelbahn Freital-Kipsdorf. Haltest. Ort. Neue DZ/Dusche/WC m. Frstk. Fewo, FH, i. ländl. ruh. Lage, fam. Atmosph.; bitte Hausprosp. Tel. (03504) 613921 **G**

Wandersleute auf nach Jöhstadt im Erzgeb. Fewo 2 - 4 Pers., Sauna, Schmalspurbahn im Ort. Tel. (037343) 2514 **G**

Kleinbahnromantik in den Bergen! Erzgeb. Gastfreundschaft lädt ein: 1 DZ, DU, WC, TV, R, P, mit Frühst., ab DM 19,50. Tel. (037342) 8179 Fax 7782 **G**

Urlaub an der Erzgeb.Bahn Cranzahl - Oberwiesenthal. Komf. Fewo direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand, 2 - 3 Pers., 65,- DM, 3 Gehmin. bis Bhf. Tel. (037342) 16980 Fax 16978 **G**

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz, Ferienw. 2-3 Pers., 4-6 Pers., Zimmer WC-Dusche-Frühstück - Pension-Garni-Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, http.://www.nochharz,de./Garni **G**

Herforder Lokschuppen
LGB-Fachgeschäft
Inhaber: Maik Schröder
Schulstr. 5, 32052 Herford
Telefon 0 52 25 - 87 29 29 Telefax 0 52 25 - 87 26 43
Wir sind ein freundliches, kompetentes Fachgeschäft für Ihre Spur IIm (LGB). Zu unserem Sortiment zählen fast alle Hersteller im Bereich der Großbahn. Wir übernehmen für Sie Digital- und Geräuscheinbauten.
Möchten Sie Ihre LGB verkaufen? Wir kaufen an - in bar!
E-Mail: info@herforder-lokschuppen.de
www.herforder-lokschuppen.de

Modellbahnvertrieb Rhein-Lahn
Beate Knopp
Mercurstraße 22 · Tel. 0 26 03 / 1 23 18
Telefax 0 26 03 / 67 20
D-56130 BAD EMS

GÜTZOLD	**Dampflok** BR 56.2906 AEG/Kohlenstaub mit Faulhabermotor – Auslaufmodell –	Ep. 2 DRG 29120	2L	DM 289,95
GÜTZOLD	**Diesellok** V 200.02 der PRIGNITZTALER 6-achs. Taigatromel in blau/grau – einmalige Sonderserie –	Ep. 5 PEG 50400	2L	DM 259,95
GÜTZOLD*	**Diesellok** V 180-SP-029 der „Spitzke Logistik GmbH" 6-achs. in blau/weiß – einmalige Sonderserie –	Ep. 5 SP 35601	2L	DM 225,00
	*dito. in Wechselstromversion mit Digitaldecoder	Ep. 5 SP 35631	3LW	DM 319,95
GÜTZOLD*	**Diesellok** V 200.1001 „Schlägermütze" 4-achs. in blau/weiß der Leipziger Messe 1965 – einmalige Sonderserie –	Ep. 3 DR 42200	2L	DM 239,95
	*dito. in Wechselstromversion mit Digitaldecoder	Ep. 3 DR 42230	3LW	DM 339,95
GÜTZOLD	**Ellok** BR 155.064-9 6-achs. bordeauxrot mit weißem Zierstreifen – Auslaufmodell –	Ep. 5 DR 39100	2L	DM 239,95
GÜTZOLD	**Ellok** BR 155.034-2 6-achs. in orientrot mit weißem Latz – demnächst endgültig ausverkauft! – – Auslaufmodell –	Ep. 5 DB AG 39200	2L	DM 189,95
GÜTZOLD	**Ellok** BR 156.001-0 6-achs. in DB-Cargo mit weißen Frontbalken	Ep. 5 DB AG 43100	2L	DM 299,95
	dito. in Wechselstromversion mit Digitaldecoder/LE930	Ep. 5 DB AG 43130	3LW	DM 379,95
PIKO	**Dampflok** BR sächs. VT #1664 in grün/schwarz/rot mit DSS	Ep. 1 LB 50052	2L	DM 199,95
PIKO	**Ellok** BR 93.01 6-achs. im stahlgrau/blau der DRG mit DSS.	Ep. 2 DRG 51091	2L	DM 319,95
	dito. in Wechselstromversion mit Digitaldecoder/FRU	Ep. 2 DRG 51291	3LW	DM 424,95
PIKO*	**Exklusiv-Set** mit Ellok BR E 193.003-1 in chromoxidgrün und 3 Güterwagen Hbis-tt 294/295 – einmalige Auflage, streng limitiert! – – Sonderserie –	Ep. 4 DB 58104	2L	DM 489,00
	dito. in Wechselstromversion mit Digitaldecoder/FRU	Ep. 4 DB 58204	3LW	DM 579,00
LILIPUT	**Dampflok** BR bad. IVh #1000 im taubenblauen Auslieferungszustand von 1919 – demnächst endgültig ausverkauft! – – Auslaufmodell –	Ep. 1 LB 104020	2L	DM 365,00
LILIPUT	**Dampflok** BR 18.316 mit Langkessel und silbernen Kesselringen – demnächst endgültig ausverkauft! – – Auslaufmodell –	Ep. 3 DB 104021	2L	DM 365,00
BACHMANN	**US-Dampflok** USRA Light Mountain 4-8-2 SPECTRUM-Serie	Ep. 3 US 816ff	2L	DM 279,95
BACHMANN	**80 Ton Three Truck Shay** in div. Gesell. SPECTRUM-Serie	Ep. 3 US 819ff	2L	DM 389,95

US-Modelle Spur H0 ...bitte fordern Sie unsere kostenlose Preisliste an.

Verkauf solange Vorrat reicht - Versand nur Vorkasse oder Nachnahme plus Porto/Verpackungskosten. Bestellung bitte schriftlich! - Irrtum und Preisänderungen vorbehalten! *=Lieferung nach Erscheinen.

Kleinbahnromantik im Selketal
18. bis 21. Oktober 2001
Lok 996101, 996001, 995906 und 995902 mit HSB-Traditionszug, Güterzug, Pmg und im Plandienst! Dazu geführtes Bahnwandern zu ausgewählten Fotostellen im Selketal und an der Brockenstrecke

Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e. V.

Info bei: **IG HSB e.V.**, c/o Volker Baake, Hangelgasse 9, 38855 Silstedt, Tel. u. Fax: 0 39 43/2 23 61, http://www.ig-hsb.de
oder: **HSB GmbH**, Kundendienst, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode, Tel. 03943-558152, Fax: 558148, http://www.hsb-wr.de, e-mail: amansch@hsb-wr.de

Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg
Ihr Modelleisenbahnfachgeschäft
Stiftsplatz 5, 53111 Bonn, Telefon: (02 28) 34 24 10

ARNO 0249	Zugset Maximilian	DM 799,00
ARNO 0343	Wagenset Rheingold	DM 159,00
BRAW 1201	Ellok BR 242 DR 4	DM 149,00
BRAW 1404	Diesllok BR 229 DB 5	DM 119,00
BRAW 1530	Triebzug BR 172 DR 4	DM 179,00
KATO 73500	Dampflok BR 86 DRG	DM 129,00
TRIX 11107	Digitalstartset mit Dampflok 03, Diesellok V160	DM 649,00
TRIX 11425	Startset InterCity mit Ellok BR 103 DB 5	DM 369,00
TRIX 11437	Startset Bauzug mit Diesellok BR 216 DB 5	DM 139,00
TRIX 11439	Startset Güterzug mit Diesellok BR 216 DB 6	DM 189,00
TRIX 12601.1	Dampflok BR 17 Metall	DM 269,00
TRIX 12616.1	Dampflok BR 52 Metall	DM 259,00
TRIX 12619.1	Dampflok BR 58 Metall	DM 329,00
TRIX 12865	Triebzug KLM NS	DM 369,00

Versandkostenanteil: DM 8,00 mit Vorausrechnung, DM 18,00 als Nachnahme; *drin:* **www.modellbahnland.com**

FH im Elbsandsteigeb. an der Sächs. Semmeringbahn. Zentr. zu vielen Ausflugsz., ruh., sonn. Lage, 2 - 4 Pers., ab 50,- DM. Tel. (035022) 42651 M-Bahnf. **G**

DIES + DAS

Betriebsbuch E 41 032, 1957, mit BW Offenburg, Karlsruhe, DO-BBF, NÜ-HbF. Nürnberg im Tausch abzugeben. - Su. BW, WO, KL, LU, MZ. Klaus Decker, Holzstr. 23, 67297 Marnheim

Verkaufe Zugschlussleuchten: 1 x DR Petr. ohne Einsatz (gebraucht), 1 x DR Alu/Kunststoff (ohne Batterie und Lampe); 1 Einheitsloklaterne. Siegfried Graßmann, Tel. (034953) 38760

Gay und Bahn?! Im Verein besser als allein. Treffen, Ausflüge, Spaß. Wo? In Stuttgart, München, Köln, Hamburg, Berlin. Infos für alle Regionen: FES e.V., Postfach 131106, 70069 Stuttgart, www.pinkrail.de

Wir sind das "etwas andere" Modelleisenbahn-Team. spurweiten & maßstabsunabhängig! Für jede Größe; jedes Alter! Für M + F! Neugierig? Infos: christliches modellbahn team eV (cmt eV), Sathelstr. 9, 34508 Haiger.

www.modelleisenbahnbau.de: Anlagenplanung, Modellbahnanlagen und Dioramenbau. Katalog DM 10,-. Guido Kiesl, Ahornweg 32, 95100 Selb/Plößberg, Tel. (09287) 1475 + Fax

Viel Platz - Produk.-Hobby-Wohnung. 990 qm Grund, 420 qm Garten (-bahn) oder weitere Bebauung, 220 qm Wohnfläche, 160 qm Nutzfläche, L.-Aufzug, Garage für 990 TDM zu verkaufen. Bad Aibling, Tel. (08061) 2092.

Betriebsbücher (alle Baureihen, Dampf), Eisenbahnlit. (Baureihenbeschr. DV 930) u. Lokfotos (Bellingrodt) gesucht. Angebote bitte an: Holger Kaufhold, Feuerbachstr. 88, 24107 Kiel

Folgende Verlage sind lieferbar: Ad Oculos, Bahnladen, Beelfoto, BEM, Bild + Heimat, Böttger, EK (Tosk.-Ser.), EK-Postk., Holzborn, Jacobi, Minitrix, Terthel, Radke, Ruju, Schäfer-Verlag und Schweers + Woll. Gewünschte Verlage bitte anfordern. Unkosten gegen DM 5,-. Jürgen Schmahl, Aachener Str. 128, 52076 Aachen, Tel. (02408) 2328

Dampflok mit Personal für Fahrten zu mieten. **Chiffre M-7/33858** **G**

Streckenfernsprecher OB-33, 2 Stück, je DM 25,-. Tel. (0471) 26451

Suche Fabrikschilder von Eisenbahnwagen und Loks. Andreas Rasemann, Hainichener Str. 56, 09599 Freiberg/Sa., Tel. (03731) 247095

Fabrikschild DR 120 140-9 Lugansk 0477/1968. Wurde in Stassfurt März 2001 verkauft, auch Tausch gegen anderes Schild möglich. M. Lohneisen, Pf. 3, 95164 Marktleuthen. Tel. (09285) 7273 und Fax

Seit über 8 Jahren Perfektion bis ins kleinste Detail. - www.modellanlagenbau.de **G**

www.BahnSuche.de. Die Spezialsuchmaschine für Modellbahnfreunde. **G**

Wer kann für eine kleine Anlage: 3 Züge, Bel., Effekte, Pendelzug, etc., immer gleicher Ablauf, die elektr. Bauteile der Steuerung auf Platinen löten. Tel. (02151) 668741

Suche Info: Welche DB-Altbau-41 hatte 1967 noch lange Stauschuten, geschr. Zylinder u. einen 2.2T32 mit Wälzlagern. Bitte an A. Tran, Kiautschoustr. 2, 13353 Berlin. Danke.

Suche originale Gleisbildpulte, -tische und -elemente der DR (WSSB) auch Einzelteile, etc., kein EZMG Tel. (0511) 2715870 oder (0177) 2454681

11. Bahnhofs- und Schützenfest im Rahmen der Festwoche 750-Jahrfeier in Rittersgrün. Am 1. Festwochenende 30.06. + 01.07. mit grossem Rahmenprogramm. Feiern Sie mit!

Schon gesehen? Neue Postkartenkalender Eisenbahn/Trabant. www.boettger-bildverlag.de - Tel. (03725) 20140 **G**

ANZEIGEN helfen Verkaufen

www.Nord-Modellbahn-Club.de

Verkaufe DR-Lokschilder: 382603, 525685, 50330, 581522, 86193, 75544 und Fabrikschild der Fa. Saechs. Maschinenfabrik zu Chemnitz, mit Nr. 3641. Tel. (0179) 4499671

Su. drg. Läutewerk Streckenfernsprecher DB. Tel. (05302) 901690 abd.o.vorbrod@t-online.de

Suche: Original-BW-Schilder in Karl-Marx-Stadt, Jüterbog, Berlin-Ostbahnhof, Glauchau, Pankow, Schöneweide, Seddin, Wustermark, Jerichow, Anhalter Bhf., Schwerin, Eberswalde, Roßlau, Wittenberg, Adorf, Reichenbach. Biete Lokschilder und DR-Emailleschild. Liste anfordern. Nur gegen Rückporto. René Guther, An den Eichen 7b, 14513 Teltow

Wer hilft? Suche "nur" noch ein Siebdrucklokschild BR 011 u. 082; Führerstands-Innenschilder aller BR. Horst Schmidtke, Konrad-Röntgen-Str. 27, 89134 Blaustein, Tel. (07304) 5544

www.cprw-bahn.de Jetzt neu im Internet! Das ModellBahn-Online-Magazin laufend aktuell. **G**

Gleispläne aus ganz Deutschland - kaum ein Wunsch bleibt offen. Information und Liste gegen DM 8,- in Briefmarken. Gernot Lüdemann, Dorfstr. 4, 21385 Wetzen **G**

Verkaufe diverse Feldbahnloren, Spurweite 600 mm. Tel. (0160) 7912756

www.mec-kyffhaeuserland.de.vu

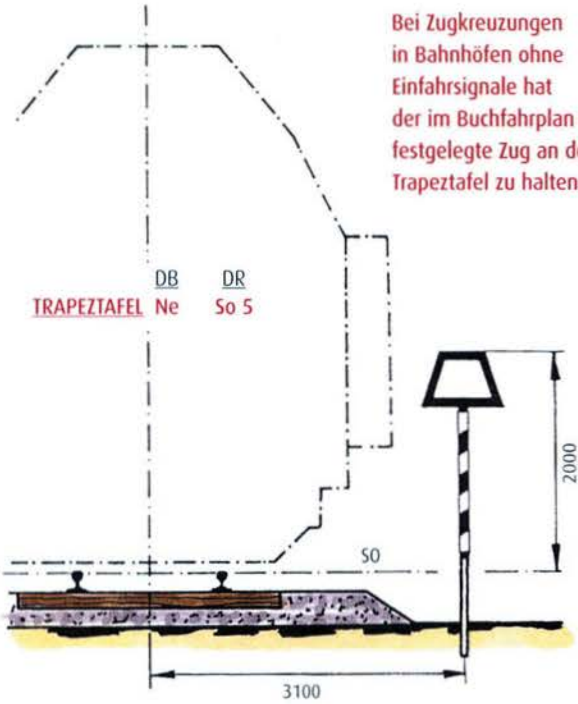
BÖRSEN + AUKTIONEN

Modellbahnbörse in Schkeuditz am 24.06.2001 im Gasthof Wehlitz, Merseburger Str., 04435 Schkeuditz von 9 - 13 Uhr. Info Tel./Fax (0341) 4798428, Mobil (0172) 3412573. **G**

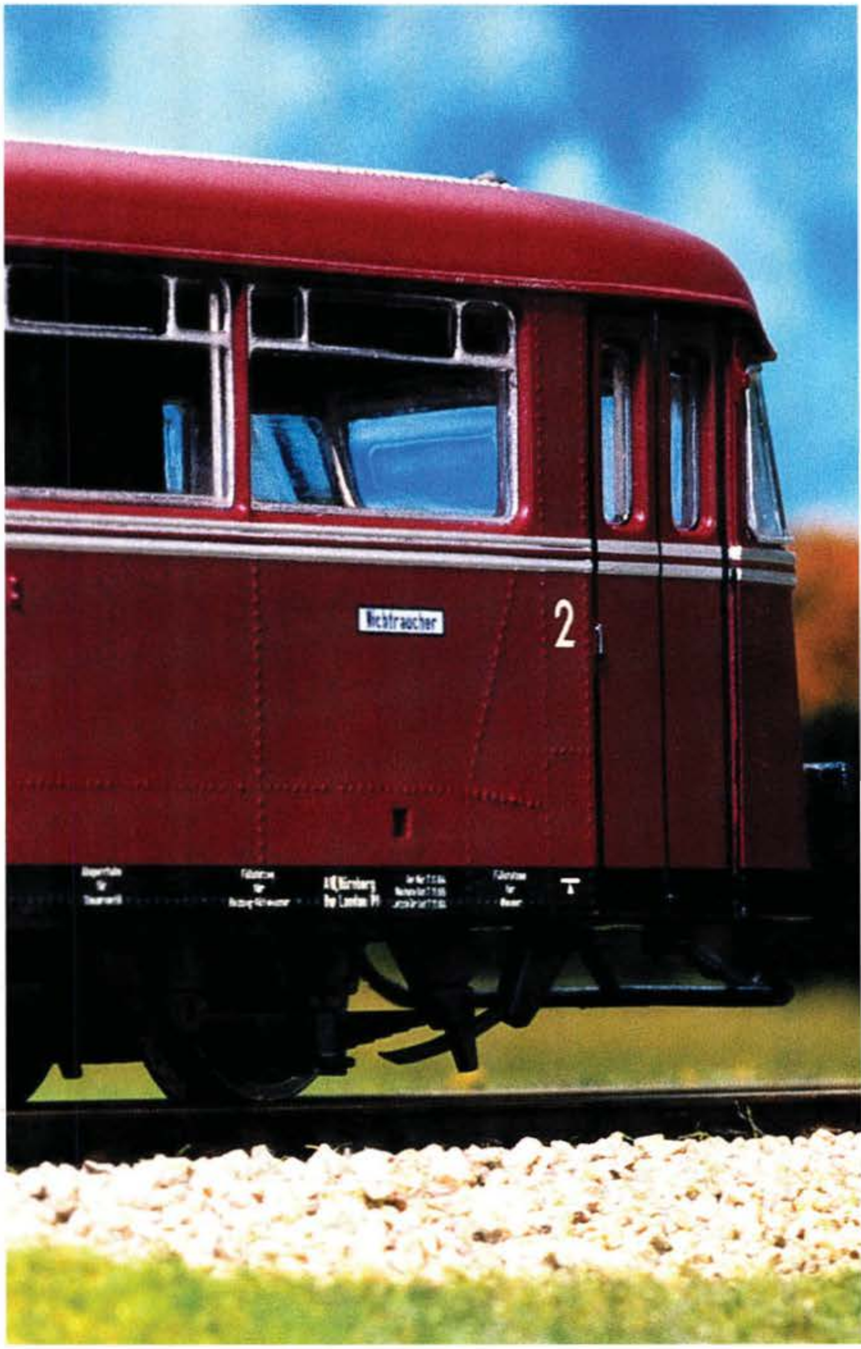
1. Bad Salzunger Modellbahnbörse Sonnabend, 13. Oktober 2001, Modelleisenbahnverein Bad Salzungen e.V 10 - 16 Uhr. Sulzberger Gymnasium Bad Salzungen. Info unter Tel. (03695) 623463 od. Rainer Zöhl, Willi-Steitz-Str. 7, 36433 Bad Salzungen (schriftlich) **G**

18.11.01 - Görlitz, Modelleisenbahn & Modellauto - Börse, Landskron Brauerei Görlitz, 10 - 14 Uhr. Info und Anmeldung: Tel. (03581) 661748 **G**

Modellbahnbörse und Modellbahnausstellung, am 01.09. + 02.09.2001, anlässlich der Dampfloktage im Dampflokwerk Meiningen sowie im Marstall (Modellbahnanlagen). Info: Bernhard Kleinert Tel. (0170) 4877354 **G**



Bei Zugkreuzungen in Bahnhöfen ohne Einfahrsignale hat der im Buchfahrplan festgelegte Zug an der Trapeztafel zu halten.



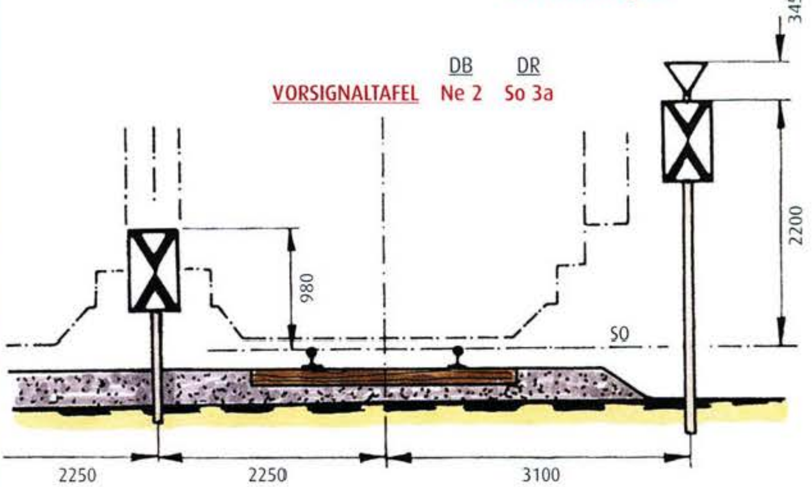
Signalisierung von Nebenbahnen

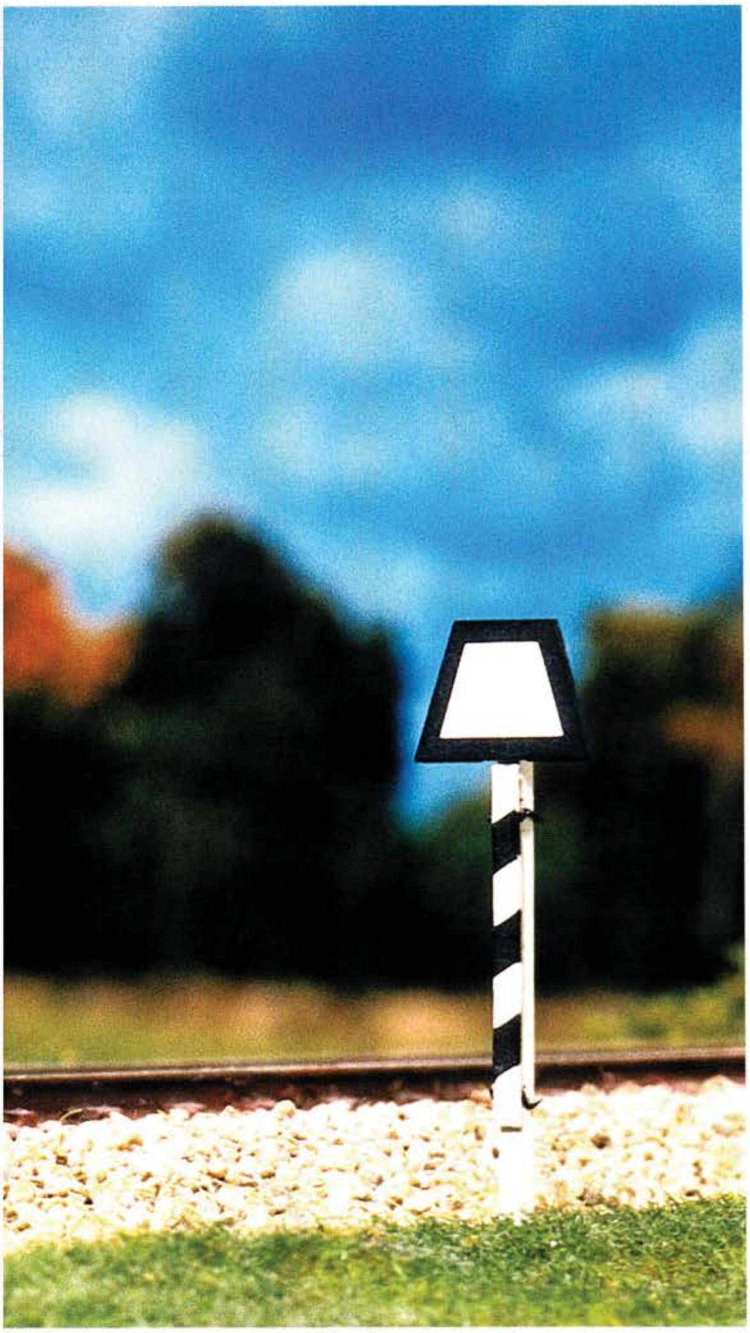
- ***Teil 1 • Tafeln und Anzeiger***
- *Teil 2 • Hauptsignale*
- *Teil 3 • Bahnübergangssignale*

Auf Nebenstrecken des Vorbilds erleichtert eine vereinfachte Signalisierung Bau und Unterhaltung. Das gilt auch für Modellbahnen, wo die Signaltafeln sogar zum Blickfang geraten.

Signalpositionen

Die Vorsignaltafel findet man auch an Hauptbahnen. Das auf dem Kopf stehende Dreieck weist auf einen verkürzten Bremsweg hin.





Eine dem Vorbild entsprechende Standortwahl von Nebensignalen (Ne) ist auf der Modellbahnanlage wegen der dafür nötigen Streckenlängen selten möglich. Gerade auf Anlagen, die eine Nebenbahn nachbilden, ist die Verwendung von Signaltafeln statt Licht- oder Formsignalen vorbildgemäß. Nebenbei sprechen auch Kostengründe, das eint Staats- und Modellbahnen, für die Verwendung der Tafeln. Um zumindest eine originalgetreue Signalisierung zu erreichen, werden die Signale proportional zur vorhandenen Streckenlänge aufgestellt. Nach Möglichkeit sollte man gewisse Mindestmaße, abhängig vom verwendeten Fahrzeugmaterial nicht unterschreiten.

Diese Serie geht auf die wichtigsten Nebensignale ein. Der erste Teil beschäftigt sich hauptsächlich mit den Signaltafeln. Der Schwerpunkt im zweiten Teil liegt bei der Positionierung von Form- und Lichtsignalen im Bereich von Bahnhöfen. Die letzte Folge behandelt die gebräuchlichsten Bahnübergangssignale. Ziel der Serie ist es, die Aufstellung und Reihenfolge auch für den Modellbahner transparent zu machen, der nicht bei einer Bahngesellschaft in Lohn und Brot steht.

Den für beschränkte Modellbahnplatzverhältnisse empfohlenen Maßangaben liegt ausschließlich die am weitesten verbreitete Spurweite H0 zu Grunde. Für alle anderen Spurweiten gilt, dass die angegebenen Vorbild-Werte in die jeweiligen Modellmaßstäbe umgerechnet werden (Tabelle Seite 73).

Auf Nebenbahnen ohne Einfahrsignale kennzeichnet die **Trapeztafel** (DB-Signal Ne1) die Stelle, an der bestimmte Züge vor der Einfahrt in einen Bahnhof zu halten haben. Die Weiterfahrt des Zuges erfolgt nach Aufforderung durch den Fahrdienstleiter des Bahnhofs. Seit 1987 darf die Trapeztafel auf Strecken mit Zugleitbetrieb auch vor anderen Zuglaufstellen, wie zum Beispiel einer Einfädelung in eine Hauptstrecke, aufgestellt werden. Bei den Abständen vom Gefahrenpunkt werden die Trapeztafeln wie Hauptsignale behandelt. Darum darf der Abstand des Signals zur ersten Weiche 50 Meter (H0: 57,5 Zentimeter) nicht unterschreiten. Auf engen Modellbahnanlagen sollte man 40 Zentimeter in der Geraden und 30 Zentimeter in Kurven nicht unterschreiten. Zu einer Rangierhalttafel beträgt der Abstand 100 Meter (H0: 115 Zentimeter).

1960 führte die Deutsche Bundesbahn (DB) die mit einer Propangaslampe innenbeleuchtete Trapeztafel auf Nebenstrecken ein. Dadurch konnten die Lokpersonale das Signal bei Dunkelheit oder widriger Witterung besser erkennen. Der Kasten besitzt an der Vorderseite eine weiße Plexiglasscheibe. Neuerdings ersetzt die DB AG diese Signale durch einfache, mit reflektierender Folie bespannte Trapeztafeln.

Vorsignaltafeln, bei der DB Signal Ne2, sind seit 1979 zur Ankündigung einer Trapeztafel erlaubt. Auf Nebenbahnen mit Streckengeschwindigkeiten bis 60 km/h ist eine Aufstellung nur dann erlaubt, wenn die freie Sicht auf die Trapeztafel eingeschränkt ist. Der Abstand der Vorsignaltafel zur Trapeztafel beträgt dann in der Regel 400 Meter (H0: 460 Zentimeter). Ein Maß von 100 cm wird empfohlen. Auch auf engen Zimmeranlagen sollte man 50 Zentimeter bei gerader Strecke →

und in Kurven 40 Zentimeter nicht unterschreiten.

Auch Einfahrhauptsignale werden bei Zuggeschwindigkeiten bis 60 km/h durch eine Vorsignaltafel angekündigt. Auf das sonst übliche Vorsignal kann man dabei verzichten. Bei beiden deutschen Bahnen galt, dass, sobald Vor- und Hauptsignal nicht an einem Mast befestigt sind, unmittelbar vor dem Vorsignal eine Vorsignaltafel zu stehen hat.

Die Vorsignaltafel steht beim Vorbild mindestens 400 Meter und maximal 700 Meter vor dem Hauptsignal. Bei 400 Metern ergibt sich auf der H0-Modellbahn ein Abstand von 4,6 Metern, was praktisch nicht umsetzbar ist. Daher kann man diese Tafel getrost am Anfang der automatischen Abbremsstrecke (Bremsbausteine) vor dem Signal setzen.

Die **Kreuztafel** (So 6) findet man heute nur noch im Bereich der ehemaligen DR. Sie kündigt ein Hauptsignal an. Die DB ersetzte die Tafel 1959 durch eine Vorsignaltafel (Ne 2). Auch die Kreuztafel steht etwa 400 Meter (H0: 460 Zentimeter) vor dem Hauptsignal, genau dort, wo sonst das Vorsignal stünde. Wie bei der Vorsignaltafel wird ein Abstand von einem Meter bis zum Hauptsignal empfohlen. Auch auf engen Zimmeranlagen sollte man 50 Zentimeter in der Geraden und in Kurven 40 Zentimeter nicht unterschreiten.

Eine **Haltetafel** (Ne5) dient zur Kennzeichnung des Halteplatzes des führenden Fahrzeugs planmäßiger Züge. Sie steht in der Regel rechts vom Gleis und wird dann aufgestellt, wenn zum Beispiel der genaue Halteplatz nicht erkennbar oder ein Bahnübergang freizuhalten ist. Auf Nebenbahnen ist es zudem möglich, daß sie an Bahnhöfen ohne Hauptsignale oder an Haltepunkten, die hinter dem Bahnsteig kein Ausfahrsignal haben, stehen. Damit Passagieren unnötig lange Wege erspart bleiben, gestattet das Signalbuch den Einsatz mehrerer Halteschilder pro Bahnsteig. In diesem Fall wird jede Haltetafel mit einem Zusatzschild für die Zuglängenangabe versehen.

Zwei Ausführungen der Haltetafel sind derzeit gebräuchlich: Zum einen das weiße „H" auf schwarzem Grund, zum anderen eine weiße Tafel mit schwarzem „H" und schwarzem Rand als Regelausführung. Falls betrieblich notwendig, sieht die Signalordnung beleuchtbare Schilder vor. Dafür stehen zwei verschiedene Beleuchtungsarten zur Verfügung. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) gab es von innen beleuchtete Signale. Sie bestanden aus einem schwarz lackierten Signalkörper mit einem weißen „H" und finden sich noch teilweise auf den Nebenbahnen in den neuen Bundesländern. Heute ist für die Tafel eine Anstrahlleuchte üblich.

Eine **Haltepunkttafel** (Ne6) wird dann aufgestellt, wenn der folgende Haltepunkt nicht einsehbar ist. Als Beispiele seien hier Haltepunkte kurz hinter einem Tunnel oder einer Kurve genannt. Die Tafel steht rechts vom Gleis in einem Winkel von etwa 60 Grad zum Gleis. Der Abstand zum Bahnsteig des Haltepunkts beträgt abhängig vom Anhalteweg mindestens 150 Meter (H0: 172 Zentimeter). Es werden aber für die üblichen Modellbahnverhältnisse 75 Zentimeter empfohlen, bei beengten Platzverhältnissen kann der Abstand noch kürzer sein, sollte aber 40 Zentimeter auf der Geraden und 30 Zentimeter in Kurven nicht unterschreiten. Im Gegensatz zu den anderen Signaltafeln ist die Haltepunkttafel immer an zwei Pfosten befestigt. In der Nacht bleibt sie unbeleuchtet.

KREUZTAFEL So 6 nur bei DR

Im Bereich der DB wurden die Kreuztafeln durch einzeln stehende Vorsignaltafeln ersetzt.



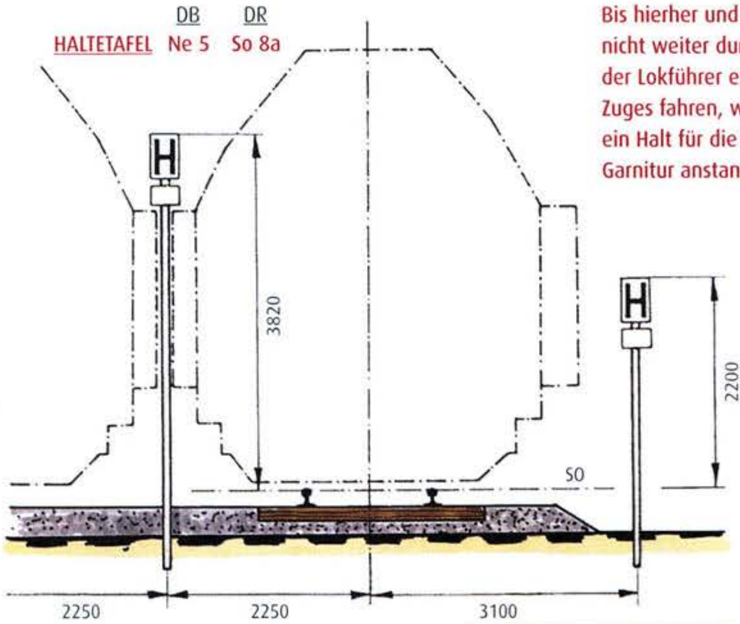


SCHNEEPFLUGTAFELN

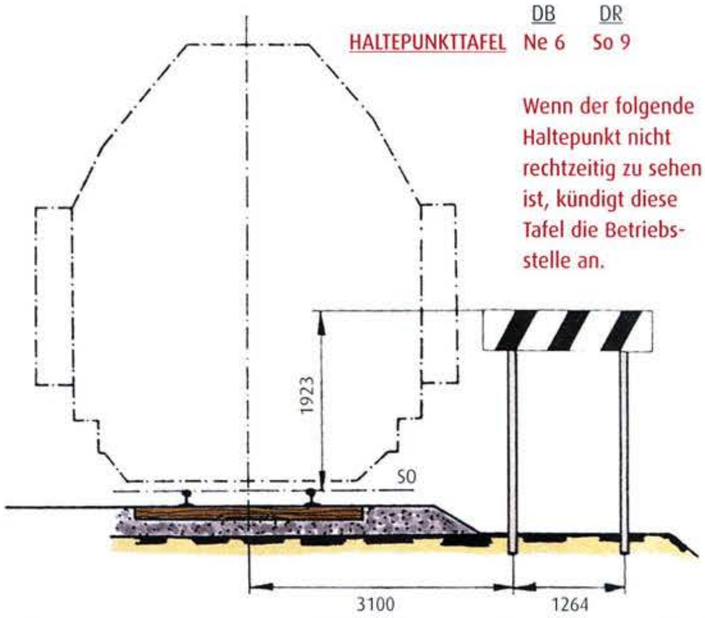
PFLUGSCHAR HEBEN DB Ne 7a DR So 7a

Für ein Fahrzeug mit unbeweglichem Anbau-Schneepflug hat die Tafel keine Bedeutung.





Bis hierher und nicht weiter durfte der Lokführer eines Zuges fahren, wenn ein Halt für die Garnitur anstand.



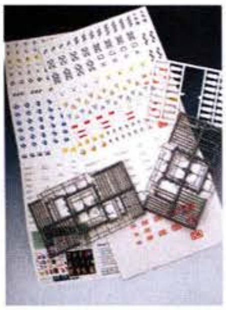
Wenn der folgende Haltepunkt nicht rechtzeitig zu sehen ist, kündigt diese Tafel die Betriebsstelle an.

Schneepflugtafeln (Ne 7a, Ne 7b) gibt es erst seit 1944. Die v-förmigen Signaltafeln gelten für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen wie zum Beispiel Klima-Schneepflüge. Aufgestellt werden sie vor und hinter den Stellen, die Fahrzeuge nur mit angehobener Pflugschar passieren dürfen. Dazu zählen Bahnübergänge, Bahnhöfe mit erhöhten Bahnsteigen und Brücken. Das aufhebende Signal Ne7b (Pfeilspitze nach unten) findet man nur auf Strecken der ehemaligen DB. Im Bereich der DR entfiel das Signal Ne7b. Auf eingleisigen DB-Strecken darf das aufhebende Signal Ne7b an der Mastrückseite des Signals Ne7a angebracht sein und kann damit auch links vom Gleis stehen. Auf zweigleisigen →

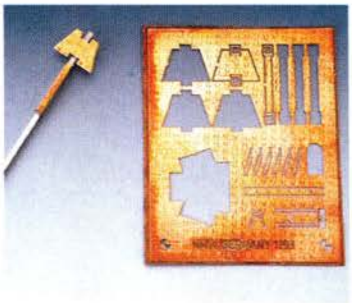




Auf eingleisigen Abschnitten steht das Signal Ne7b nur selten einzeln techts der Schienen.



Auhagen liefert Signaltafeln aus Papier komplett mit Masten.



Aus diesem NWM-Bausatz entsteht eine beleuchtete Trapeztafel. Rechts im Bild befindet sich die Ätzplatine.



Die Kunststoffbausätze sind die preisgünstigste Möglichkeit einer vorbildgerechten Signalisierung.

SCHUTZHALTSIGNAL Sh 2



Die Signaltafel Sh 2 findet man auch bei vielen Hauptbahnen an Stumpfgleisen.



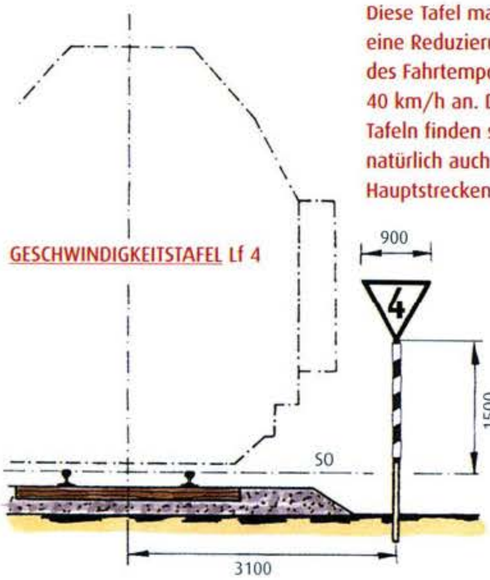
Dieser recht betagte Neigungsanzeiger fand sich am 11. September 1971 an der Strecke Tübingen – Herrenberg bei Breitenholz.



Nebenstrecken mit Gleiswechselbetrieb findet sich die Tafel Ne 7a links und rechts der Gleisanlage. Bei der DR führte man 1984 der besseren Erkennbarkeit halber gelbe Schneepflugzeichen ein. Die Tafeln stehen wenige Meter vor den Objekten und bereiten damit auf der Modellbahn beim Aufstellen keine Platzprobleme.

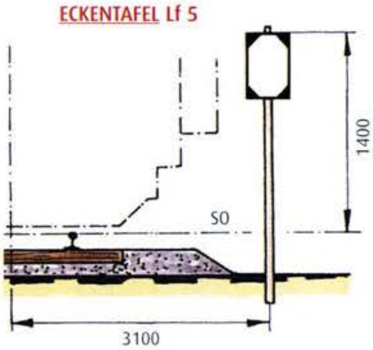
Neigungswechselanzeiger gab es schon zu Länderbahnzeiten. Allerdings stellten sie keine Signale im eigentlichen Sinne dar, sondern waren nur als Hinweise für die Lokführer gedacht. Am weitesten verbreitet waren diejenigen preußischen Ursprungs: Zwei Holz- oder Blechtafeln, auf denen das Neigungsverhältnis (1:30, 1:50 und so weiter) angeschrieben war. Als Nachteil erwies sich, daß jedes Schild quasi eine Einzelanfertigung war. Im Bereich der DB ersetzte bei Neigungen über sieben Promille die Neigungswechseltafel (Ne12) die alten, eher wie Wegweiser aussehenden Anzeiger. Auf der quadratischen weißen Grundfläche dieser Schilder befand sich ein schwarzes Dreieck, das bei nachfolgendem Gefälle auf der Spitze, bei einer Steigung auf der Grundseite stand. Obwohl eigentlich nur für Hauptstrecken gedacht, fand man die Schilder gelegentlich auch an Nebenbahnen. Unter der Tafel hing nun ein Schild mit der Länge der Neigung, nicht mehr deren Promille-Zahl. Seit ihrer Streichung aus

GESCHWINDIGKEITSTAFEL Lf 4

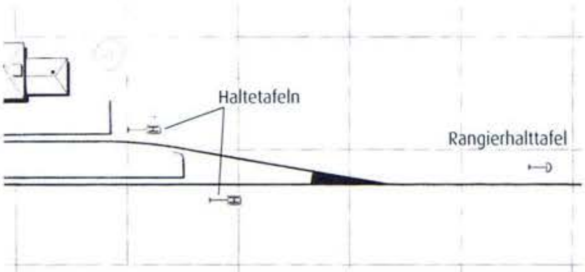


Diese Tafel mahnt eine Reduzierung des Fahrtempos auf 40 km/h an. Diese Tafeln finden sich natürlich auch an Hauptstrecken.

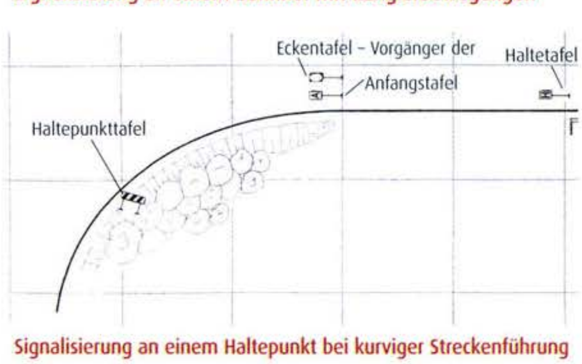
ECKENTAFEL Lf 5



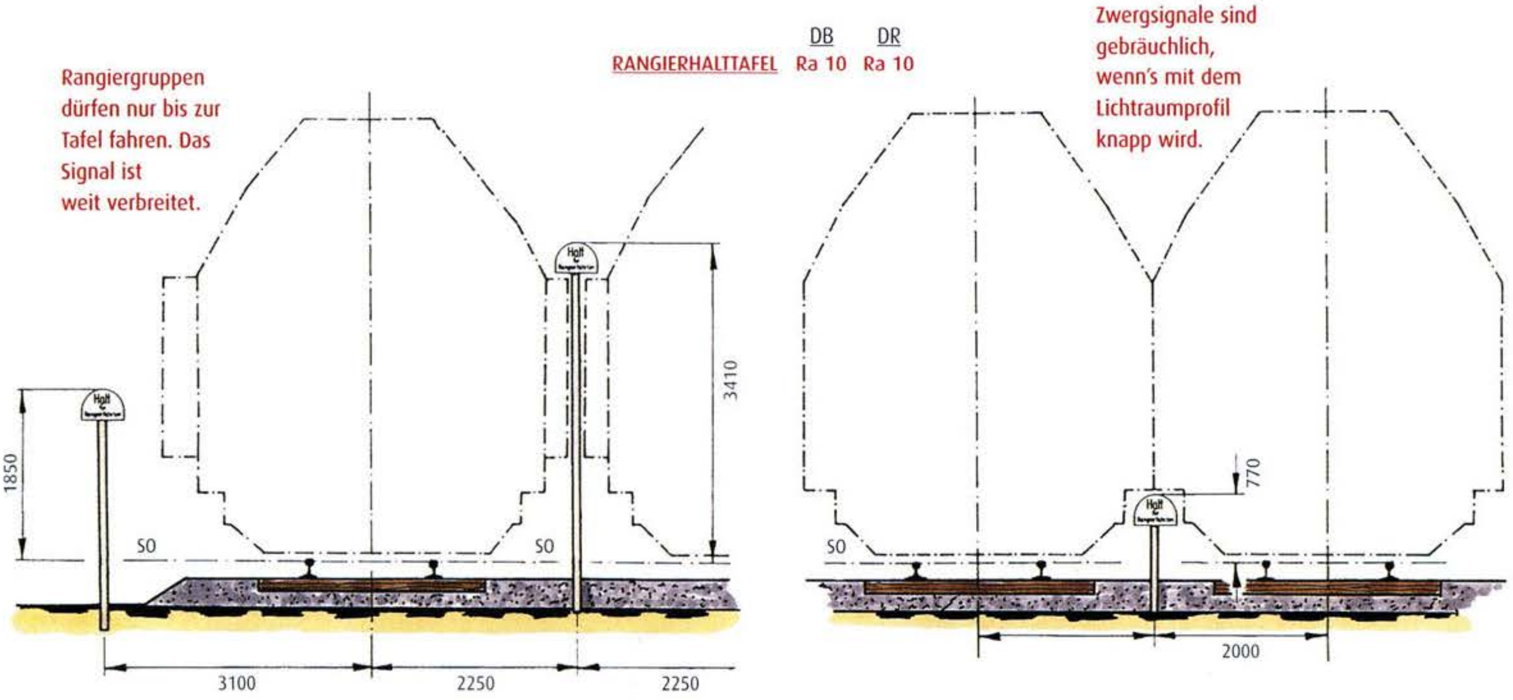
Am Standort der Eckentafel muss der Lokführer die Geschwindigkeit seines Zuges auf den Sollwert vermindert haben.



Signalisierung an einem Bahnhof mit Rangierbewegungen



Signalisierung an einem Haltepunkt bei kurviger Streckenführung



dem DB-Signalbuch 1972 wurden die Schilder nach und nach entfernt.

Das **Schutzhaltsignal** (Sh2) ist eine rote Rechtecktafel mit weißem Rand. Als Nachtzeichen wird für das Zeichen ein rotes Licht verwendet. Das Schutzhaltsignal dient beispielsweise als Abschlusssignal eines Einfahrstumpfgleises bei einem Endbahnhof, an Toren von Anschlussgleisen, sowie auch als Wärterhaltscheiben zur Sperrung eines Streckenabschnitts. Aufgestellt werden sie mindestens 50 Meter (H0: 57 Zentimeter) vor der zu schützenden Stelle in der Gleismitte. Ein Abstand von 30 Zentimetern reicht

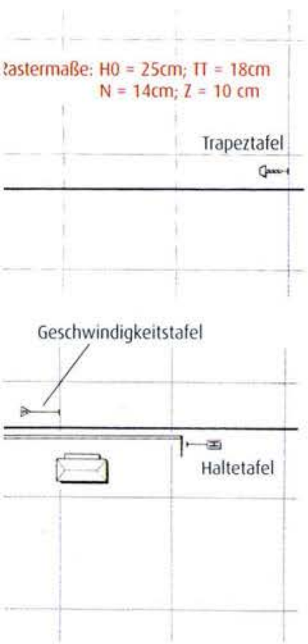


Foto Vorbild: Herbert Stemmler, Fotos Modell: Markus Tiedtke, Zeichnungen: Dirk Rohde

auch. Die **Rangierhalt-Tafel** (Ra10) wird dort aufgestellt, wo eine Rangierabteilung das Streckengleis benutzen muss. Die halbrunde Signaltafel befindet sich links vom Gleis und dabei so weit vor der Einfahrweiche des Bahnhofs, dass die längste zulässige Zugkomposition komplett aufs Streckengleis passt. Auf kleinen Anlagen wirkt die Tafel am besten, wenn sie maximal 50 Zentimeter vor der Einfahrweiche steht. Im Zweifelsfall stellt der Modell-Fahrdienstleiter ganz vorbildgerecht dem Rangierleiter einfach einen schriftlichen Sonderfahrbefehl für dessen überlangen Zug aus.

Die **Geschwindigkeitstafel** (Lf4) kündigt auf Nebenbahnen eine dauerhafte Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit um mindestens 30 Prozent an. So steht sie beispielsweise vor engen Kurven, vor technisch nicht gesicherten Bahnüberwegen, dann häufig zusammen mit den LP-Tafeln, oder vor baufälligen Brücken und Streckenabschnitten. Die abgebildete Zahl mit dem Faktor 10 multipliziert gibt die zulässige Geschwindigkeit an. Ab dem Signal-Standort beginnt der Lokführer sein Fahrzeug abzubremsen, um rechtzeitig an der Gefahrenstelle die geforderte Geschwindigkeit zu erreichen. Je nach vorrausgegangener Geschwindigkeit ist der Bremsweg, um auf die deutlich geringere Geschwindigkeit zu gelangen, unterschiedlich lang. Daher steht auch das Schild in verschiedenen Distanzen zur eigentlichen Langsamfahrstelle. Muss der Zug seine Geschwindigkeit von 80 auf 40 km/h reduzieren, wird ein Bremsweg von etwa 525 Metern veranschlagt. Auf einer H0-Modellbahn würde er ungefähr sechs Meter betragen, ein unhaltbares Maß! Selbst auf großzügigen Modulanlagen reichen 75 Zentimeter aus. Auf kleinen Zimmeranlagen kann man den Abstand durchaus auf 40 oder 50 Zentimeter reduzieren.

Eine **Anfangs- beziehungsweise Eckentafel** (Lf5) markiert die Stelle, an der der Triebfahrzeugführer das Tempo auf den durch die Geschwindigkeitstafel angekündigten Wert reduziert haben muss. Die Tafel kommt zum Beispiel bei eingeschränkter Sicht auf die Gefahrenquelle zur Anwendung.

Der Abstand zwischen Geschwindigkeitstafel und Anfangstafel beträgt auf Nebenbahnen mindestens 150 Meter (H0: 172 Zentimeter). Auf der Modellbahn wählt man aber dieselben Werte wie bei den normalen Langsamfahrstellen. Die Eckentafel kann man heute noch im Bereich der früheren DR entdecken, bei der DB ist sie seit 1959 durch die Anfangstafel, einem schwarzen „A" auf weißer Tafel, abgelöst worden.

Umrechnungstabelle
Beispiel: Vorsignaltafel

Baugröße	Maßstab	Gleismittenabstand
Vorbild	1:1	3100 mm
Baugröße II	1:22,5	137,8 mm
Baugröße I	1:32	96,9 mm
Baugröße 0 (Eur.)	1:43,5	71,3 mm
Baugröße 0 (Eur.)	1:45	68,9 mm
Baugröße 0 (USA)	1:48	64,6 mm
Baugröße S	1:64	48,8 mm
Baugröße H0	1:87	35,6 mm
Baugröße TT	1:120	25,8 mm
Baugröße N	1:160	19,4 mm
Baugröße Z	1:220	14,1 mm

Bei der Aufstellung der Tafeln muss der Modellbahner darauf achten, dass er das Lichtraumprofil der Strecke, speziell in Kurven, freihält. Um das zu überprüfen, ist es notwendig, mit den größten Fahrzeugen vor der Fixierung der Tafeln eine Probefahrt zu machen.

Wie man sieht, ist nicht immer die erwünschte Vorbildtreue einzuhalten. Längenreduzierungen sind auf der Modellbahn ein notwendiges Übel. Aber dennoch kann man durch eine sinnvolle Verminderung der Signalabstände die Vorbildproportionen überzeugend übertragen. Und wenn der Platz gerade auf kleinen Anlagen nicht ausreicht, drückt man beide Augen zu und setzt die Tafeln noch etwas dichter. Schließlich gibt es auch beim Original von der Norm abweichende Beispiele. *Dirk Rohde/yo*



Das angefertigte Muster leistet gute Dienste bei der Beurteilung der Wirkung des fertigen Bauwerkes und gestattet darüberhinaus das Ausprobieren verschiedener Gestaltungsvarianten.



Die Gewölbe entstehen aus einseitg eingeritzten Teilen, die an einen entsprechenden Anschlag gesetzt werden.

In hohem Bogen



Die probehalber zusammengestellte Brücke: Vier Teile mit je einem Meter Länge ergeben ein ungewöhnlich großes Modellbauwerk.

Der erfahrene Modellbauer Rolf Siedler gibt dem Einsteiger in das Hobby Starthilfe. Als Lernobjekt dient ein im Modell vier Meter langer Viadukt.

Der Einsteiger hatte Vorstellungen und Wünsche, ein Raum von etwa 4 x 6 Metern stand für die Anlage zur Verfügung. Planerische und gestalterische Ratschläge waren gefragt.

Im hinteren Anlagenteil, in halber Höhe zwischen Grundplatte und Anlagenhorizont, sollte ein langer, zweigleisiger Abschnitt als Paradestrecke entstehen. Daraus erwuchs die Idee, dort einen Viadukt über die Stadt und die im Hauptbahnhof beginnende Nebenbahn vorzusehen.

Auch beim Bau des Viaduktes, nach Fertigstellung von Anlagenrahmen und Trassierung, war Unterstützung gefragt.

Vom Trassenbrett für die Brücke entsteht zunächst eine Schablone aus Packpapier. Denn die Brücke soll später genau unter die Trasse, die zwei Bögen beschreibt, passen.

Damit der im Modell vier Meter lange Viadukt noch transportabel bleibt, erfolgt der Bau in vier Teilen. Die Materialwahl für den Brückenkörper fällt auf Depafit, darauf sollen dann Strukturplatten geklebt werden. Depafit ist leicht zu verarbeiten, denn als Werkzeug für den beidseitig mit weißem Zeichenkarton beschichteten Schaumstoff genügt das Bastelmesser. Das leichte und stabile Material bieten Fachgeschäfte für Dekorationsartikel in verschiedenen Stärken an.

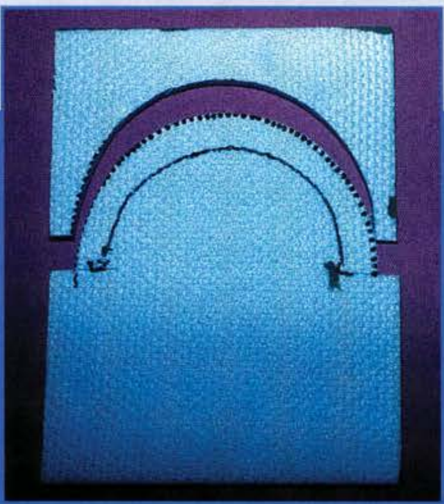
Um die Vorgehensweise festzulegen, entsteht zunächst ein Muster für die Brückenform. Damit sollen auch Pfeilerteilung und Gewölberadius bestimmt sowie die Wirkung unterschiedlicher Mauerstrukturplatten getestet werden.

Nach gefallener Entscheidung beginnt der Bau. Um die Bögen exakt gleich auszuschneiden, werden jeweils zwei Depafit-Tafeln, fünf Millimeter dick, aufeinander gelegt. Wäscheklammern halten diese beim Arbeiten mit der Dekupiersäge zusammen. Dann entstehen Hilfsbögen, deren Bogenradius fünf Millimeter, das entspricht der Plattenstärke, größer ist als der in der Brückenseitenwand. Mit Kontaktkleber oder Holzleim hinter die Brückenseitenwände geklebt, ist dies der erste Schritt zu den Gewölben. Rechteckige Depafitplatten in der Breite der Brücke, abzüglich zweier Plattenstärken, und der Länge des Bogengewölbes erhalten auf einer Seite in Gewölberichtung dicht nebeneinanderliegende





Die fertige Konstruktion des ersten Abschnittes zeigt Deckleisten für den Übergang zum nächsten Abschnitt, die Kartonstreifen zur Abdeckung des Trassenbrettes und einige innere Aussteifungen.



Das obere Teil wird die Mauerwerksplatte über dem Gewölbe. Der innere Halbkreis markiert das Gewölbe, der äußere den Ziegelstreifen.



Fotos(6): Rolf Siedler

Nach und nach erhält die Brücke ihr Gesicht. Simsleiste und Gewölbemauerwerk gliedern die großen Flächen.

Schnitte. Beim Anlegen an den Hilfsbogen erleichten Stecknadeln das Fixieren und Kleben. Erst nach Fertigstellung aller Gewölbe wird die zweite Brückenseitenwand angeklebt.

Rechteckige Depafitstücke füllen die Abstände zwischen den Brückenseiten. Die Resteverwertung spart teures Material und ist akzeptabel, weil später Mauerstrukturplatten diese Konstruktion verdecken.

Zum seitlichen Kaschieren des Trassenbrettes wird ein Streifen aus 1 mm dickem Karton aufgesetzt. Senkrechte Streifen aus 8 mm starkem Depafit bilden auf beiden Brückenseiten die Basis für die Mauerstützriegel. Sie lockern auch die Länge des Bauwerks etwas auf, erleichtern die Einpassung der anderen Brückenteile und verdecken die Übergänge zu diesen.

Zur Vorbereitung der Ausmauerung wird mit einem Anschlagwinkel eine waagerechte Linie markiert am Übergang der Gewölbebögen in die senkrechte Pfeilerwand. Dort soll mit einer Holzleiste von 3 x 5 mm ein Sims gestaltet werden.

Nach dem ersten Teilstück übernimmt der Anlagenbauer die Herstellung. Alle vier Brückenteile werden probeweise auf der Anlage platziert. Wenn alles passt, erhält das linke Brückenteil auf der Betrachterseite und in den Gewölbebögen die Mauerstrukturplatten. Die Gestaltung der anderen Flächen ist wieder Aufgabe des Anlagenbauers.

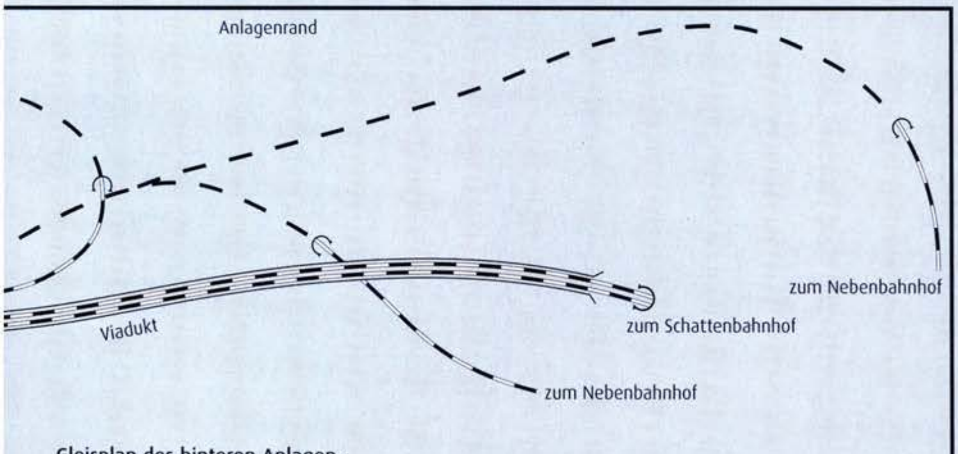
Oberhalb der Simslinie bildet Ziegelstein das Gewölbe. Die Strukturplatte steht nach außen um die Materialstärke von 2 mm vor. Zusätzlich sind die Kanten in 45 Grad auf Gehrung geschnitten. Ebenso wird mit der Platte an der Pfeilerfront verfahren. Dadurch werden unschöne Einblicke auf das Material unter der Struktur vermieden.

Sobald die Ziegelsteinstrukturplatte im Gewölbebogen haftet, wird eine Strukturplatte mit Bruchsteinmauerwerk passgenau zwischen zwei senkrechte Streifen gelegt, das Brückenteil umgedreht und von hinten der Bogenhalbkreis des ausgemauerten Bogens markiert. Um diesen Halbkreis zieht der Zirkel einen weiteren. Der Abstand der beiden Kreise entspricht der Breite von zwei Ziegelsteinen. Nachdem die Bruchsteinmauer aufgeklebt ist, wird in den Freiraum ein Ziegelsteinstreifen – an der inneren Langseite mit Gehrungsschnitt – eingepasst.

Die Strukturplatten überspannen leider nicht drei Brückenbögen zwischen zwei Mauerstützriegeln. Das notwendige Ansetzen erfolgt deshalb jeweils über dem höchsten Punkt der Gewölbe. Dabei ist auf einen fugengleichen Übergang zu achten, genau wie bei den Stützpfeilern selbst. Erreicht wird dieses Ziel wiederum durch Gehrungsschnitte.

Nach dem Einbau des Viaduktes auf der Anlage erhält er noch einen Anstrich mit Plaka-Farbe. Dieser verdeckt dann auch die Markierungen mit Blei- und Filzstift, die den Bau erleichterten.

Rolf Siedler/kla



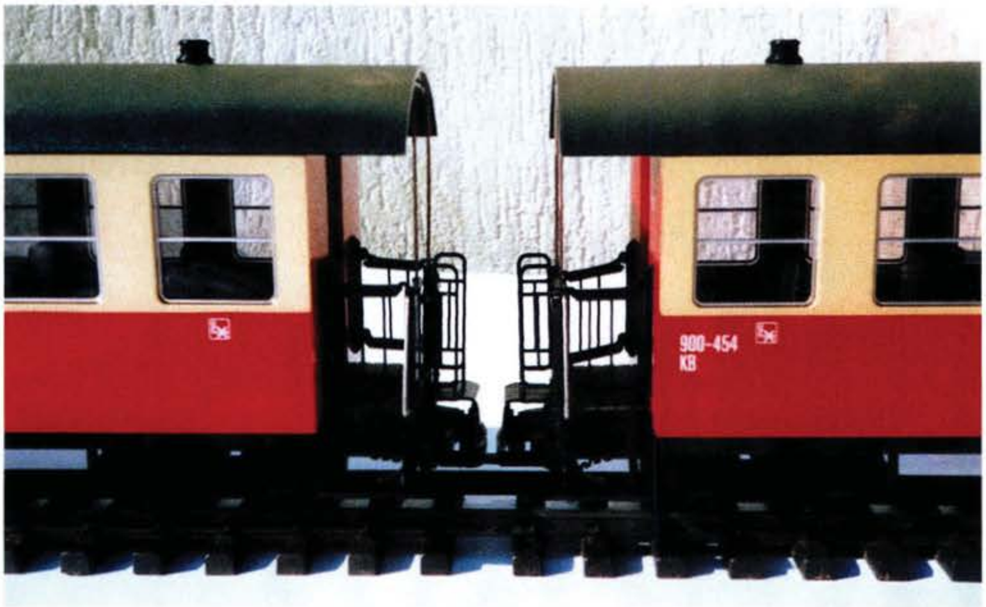
Grafik: Habermann

Gleisplan des hinteren Anlagenteiles: Das große Gewölbe im Viadukt gewährt der Strecke zum Nebenbahnhof Durchlass.

BASTELTIPPS

Im Garten kurzgekuppelt

Auf großen Radien kommen sich LGB-Personenwagen näher. Johann Kriz verrät den Grund.



Der Abstand der Wagen mit normaler LGB-Kupplung ist zu groß, ein Umsteigen erscheint wenig ratsam.

● Im LGB-Katalog findet sich unter der Bestellnummer 64777 eine aus Trichter, Kuppeleisen und Kuppelbolzen bestehende Kupplung für die Wald- und Feldbahn nach amerikanischen Motiven. Sie funktioniert aber auch bei den meisten anderen Wagenmodellen, vorausgesetzt, die Züge fahren nach der Umrüstung nur auf R3-Gleisen und über schlanke Weichen.

Ganz ohne Bastelei geht es nicht. Die Kupplung selbst lässt sich problemlos austauschen. Aber die Puffer sind zu entfernen, weil sie durch ihre Länge das Kuppeln der Wagen verhindern. Bei den Harzbahn-Personenwagen 30730 und 31710 sind sie fest angespritzt. Daher hilft dort nur die Säge. Ein vorsichtiges Arbeiten ermöglicht, die Puffer später, wenn notwendig, wieder anzukleben. Auch die nor-

Piko-218 mit Zugschluss

Dank Günther Harms richtet sich auch die Hobby-Lok nach dem Signalbuch.

● Die fehlende Umschaltung für das Spitzensignal muss den Bastler nicht stören, denn mit zwei Universal-Silizium-Dioden lässt sich leicht Abhilfe schaffen. Bei der Abnahme des Lokgehäuses ist festzustellen, dass auch die Lichtleiter für die Zugschlussleuchten schon vorhanden sind. Zwei Micro-Glühlämpchen (727091-11 bei Conrad) sind erforderlich, um diese Lichtleiter nicht mehr unnütz über das H0-Gleis zu fahren. Dafür ist 5 mm vor der bereits eingebauten Glühlampe ein weiteres Loch vom Durchmesser des Glaskörpers (zirka 3 mm) zu bohren. Zur Stromversorgung verwendet man am besten dünne Litze, die an den Drahtenden der Glühlampen anzulöten und gut zu isolieren ist. Für die Kabelführung gibt es zwei Möglichkeiten. Entweder legt man die Kabel eng am Glaskörper nach oben, wie bei der schon vorhandenen Lampe. Dann ist in der Platte zwischen den beiden Lichtleitern eine Aussparung zur Drahtdurchführung vorzusehen. Oder man bohrt am Boden des 3-mm-Loches ein kleines Loch schräg nach unten, in Richtung der äußeren Achsen zu dem dort vorhandenen freien Raum.

Der elektrische Anschluss ist recht einfach. Das Spitzenlicht einer Lokseite wird mit dem Zugschlusslicht der anderen verdrahtet. Die Dioden finden im Raum über dem Motor ausreichend Platz. Abschließend kommt noch ein feiner Pinsel mit schwarzer Farbe zum Einsatz, um das Durchscheinen der neuen Glühlampe durch den roten Kunststoff zu verhindern. *Günther Harms/kla*

AUS DER IDEENKISTE

Modellstraßenbau auf Handschlag

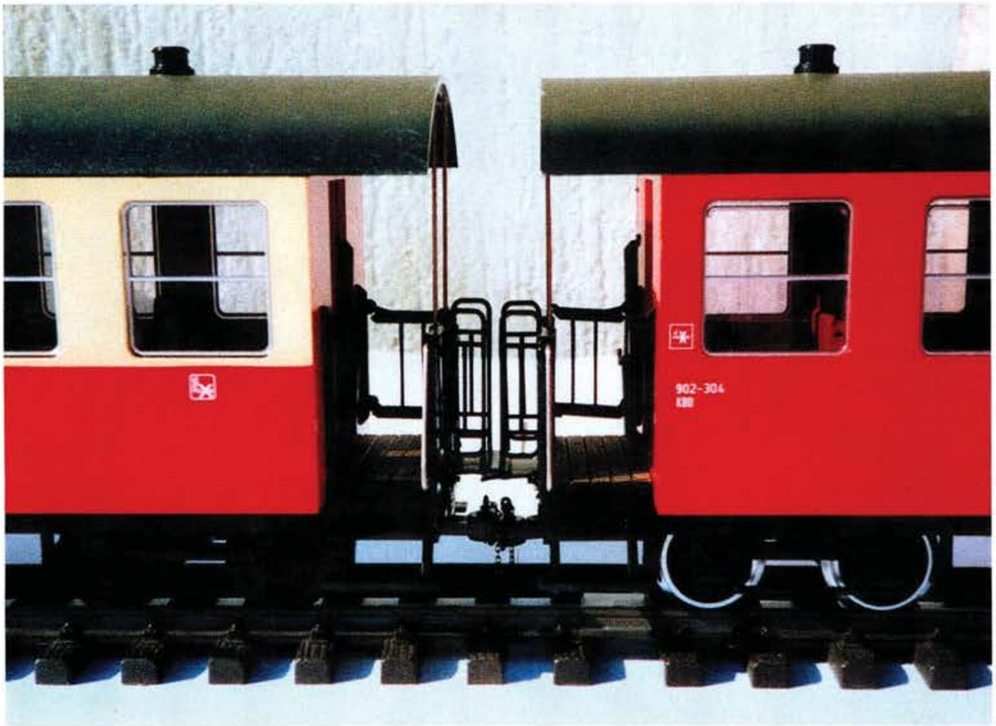
● Während viele Städte und Gemeinden beim Straßenbau langwierig den Haushaltsplan diskutieren und auch Modellbahner manchmal ob des Preises von Fertigstraßen den Wegebau lange hinausschieben müssen, gibt es auch eine preiswerte Variante, für die der Auftrag ohne Ausschreibung vergeben werden kann. Baumärkte verkaufen selbstklebendes Tesa-Kreppband für Geraden und Krümmungen. Dieses klebt man auf eine saubere und trockene Fläche, beispielsweise auf einen Blechstreifen. Den gewünschten Farbton der Straße mischt man sich aus Acryl- oder Dispersionsfarbe. Pinsel oder Rolle bringen die Farbe auf das Band. Zu beachten ist dabei, dass das Kreppband für Krümmungen saugfähiger und damit ein größerer Farbautrag notwendig ist. Nach dem Trocknen zieht man das Band vom Blech ab. Die Straße ist jetzt einbaufertig. Nach der Platzierung auf der Anlage werden mit einem weißen Deckstift jetzt noch die Markierungen auf der Straße angebracht. Der Bauunternehmer und die Modellgemeinde können daraufhin den Verkehr übergeben.



Foto: Korbinian F. Fleischer

Farbrolle oder Pinsel und Blechstreifen sind die Hilfsmittel, um mit selbstklebendem Kreppband preiswert Straßen herzustellen.

Korbinian F. Fleischer/kla



Fotos(2): Johann Kriz

Die umgebaute und verkürzte Kupplung beseitigt die größten Gefahren beim Gang durch den Zug.

malen LGB-Personenwagen sind leider nur mit der Säge entsprechend zu bearbeiten. Bei den Spreewaldbahn-Personenwagen 30 200 haben die Lehmänner offenbar den Bastelwillen vorausgesehen: Der Puffer ist einfach ohne Einsatz von Werkzeugen herauszuklipsen.

Die Personenzüge werden auf diesem Wege zu im Betrieb fest gekuppelten Verbänden. Bei Bedarf sind die einzelnen Wagen mit einer spitzen Zange durch Herausziehen der Stifte aus den Trichtern wieder zu entkuppeln. Am Zugende verbleibt die normale LGB-Kupplung, damit die Lok durch Unterstützung der Entkupplungsgleise den Zug verlassen kann. Aber zwischen den Wagen sind für den Schaffner, denn für den Reisenden ist der Übergang bekanntermaßen verboten, keine großen und gefährlichen Sprünge mehr notwendig, um die Fahrkartenkontrolle durchzuführen. *Johann Kriz/kla*

Viel Kohle für wenig Kies

● Lange, leere Güterzüge sehen langweilig aus. Vor allem, wenn sich eine Dampflok der Baureihe 44 davor so richtig abmühen soll. Aquarienkies schafft im Modell Abhilfe. Dieser ist preiswert in verschiedenen Korngrößen, Farben und Qualitäten, gesplittet oder geschliffen, glänzend oder matt, zu erhalten. Um allerdings die Modelllok wiederum nicht zu überlasten, empfiehlt sich, den größten Teil des Laderaumes durch einen Styroporblock auszufüllen und darauf nur eine dünne Schicht Kies zu geben und mit Weißleim festzukleben. Je nach Kies-Farbe hat die 44 dann einen schweren Schotter- oder Kohlezug am Haken. *Bernd Martinetz/kla*

Die Autokinosaison ist eröffnet

● Auch für Modellmenschen und ihre fahrbaren Untersätze ist der Besuch eines Autokinos mit allen seinen Vorzügen dann und wann zu bewilligen. Die Leinwand entsteht aus dem klaren Deckel einer Musikkassettenhülle. Dahinter wird ein Foto einer Kinoszene fixiert. Je nach Fahrzeugepoche fällt die Wahl beispielsweise auf Heinz Rühmann, Walt Disney oder Julia Roberts. Das Foto sollte eine leere Rückseite besitzen, da zwei 12-Volt-Glühlampen es von hinten beleuchten. Pappe oder eine Holzplatte bilden die Grundfläche für den Parkplatz. Markierungen weisen den Autos die Plätze zu. Die Lautsprechersäulen entstehen aus grau bemalten Streichhölzern mit einem aufgeklebten Pappdeckel. Feine Wellpappe, einen Wellblechzaun darstellend, bildet den Sichtschutz rings um das Autokino. Die Kasse, Durchfahrt, Kiosk und Bistro lassen sich gut mit Bausatzteilen von Tankstellen und Bahnsteigbuden herstellen. Eine Beleuchtung gibt auch dem Drumherum den letzten Schliff. *Frank Baumgart/kla*

Mit der Feuerwehr durch die Wand



Foto: Peter Kasperzek

In Hörnitz bei Zittau steht die Gaststätte, die zum Glück nur so aussieht, als sei dort die Feuerwehr durch die Wand gefahren.

● Eine Gaststätte, die sich mit großer und kleiner Feuerwehrausstattung schmückt, liefert die Anregung, wieder einmal in der Bastelkiste zu kramen. Findet sich dort ein Lkw-Fahrerhaus, kann dies, genau wie bei dem dargestellten Vorbild, einen ungewöhnlichen Wandschmuck liefern. Mit entsprechender Umrahmung, wie hier mit Ziegelmauerwerk, entsteht ein guter Blickfang auf der Modellbahnanlage. Die Scheinwerfer und auf dem Fahrzeugdach vorhandene Rundumleuchten können in die Beleuchtung des Gebäudes einbezogen werden. In allen Nenngrößen und Epochen lässt die Motivwahl einige Varianten zu: Feuerwehr, Fernfahrerkneipe oder auch das Verwaltungsgebäude eines Fuhrgeschäftes. *Peter Kasperzek/kla*

BASTELTIPPS

Abendliches Bahnhofsviertel

Heinz Mellmann rückt das nächtliche Leben um den Bahnhof ins rechte Licht.


Foto: Heinz Mellmann

Post und Apotheke werben mit Licht und bringen damit ein wenig Leben ins Stadtviertel um den Bahnhof.

● Ein Bahnhofsviertel, auch wenn es im Modell nur durch ein Stück Straße angedeutet ist, weist nachts eine eigene Atmosphäre auf. Die Beleuchtung spielt dabei eine große Rolle. Dazu zählen natürlich Straßenlaternen und beleuchtete Fenster, aber auch die Werbung in und über Schaufenstern sowie Leuchtschriften gehören dazu.

Eine Möglichkeit zur Gestaltung bieten Flächen-Leuchtdioden. Diese sind bei Conrad unter der Artikelnummer 145050-66 in Gelb, Rot oder Grün erhältlich. Für Spur N bieten diese etwa vier Buchstaben Platz; klebt man zwei zusammen, ist schon eine „Apotheke" unterzubringen. Passende Beschriftungen sind leicht zu finden und auch selbst herzustellen. Einmal können die den Bausätzen beiliegenden Schriften auf Folie kopiert werden. Dabei besteht die Möglichkeit, deren Größe entsprechend den zu gestaltenden Flächen zu variieren. Steht ein Computer mit Farbdrucker zur Verfügung, sind dem eigenen schöpferischen Gestalten von Werbeschriften kaum Grenzen gesetzt. Auf eine gute Farbpaarung sollte unbedingt geachtet werden. Rote Schrift hebt sich beispielsweise gut von einer grünen Leuchtdiode (LED) ab.

Die Befestigung der LED ist auf verschiedene Arten möglich. Bei den Pola-Stadthäusern befindet sich über den Schaufenstern ein Vordach, das gut als Träger der Beleuchtung geeignet ist. Auch Ausschnitte in den Hauswänden sind möglich. Diese sollten vorsichtig mit einer kleinen Feile entstehen und bei der Herstellung ständig auf Passgenauigkeit überprüft werden. Auch Flachdächer bieten den LED einen guten Standort. Das Ankleben der Leuchtwerbung kann mit Zweikomponentenkleber erfolgen. Aber gerade bei den Wandausschnitten ist auch ein – vorsichtiges – Arbeiten mit der Heißklebepistole möglich. Dadurch lässt sich die Verbindung bei Bedarf wieder – ebenso vorsichtig – lösen.

Vor dem Einkleben sind die LED anzuschließen. Findet eine handelsübliche Schaltelektronik Verwendung, ist natürlich deren Verdrahtung zu übernehmen. Auf jeden Fall sind aber Steckverbindungen zwischen Gebäude und Anlagenplatte empfehlenswert. Dadurch kann das Modellhaus leichter von der Grundplatte genommen werden, wenn zum Beispiel eine LED defekt ist.

Wenn man sich nicht für eine Dauerbeleuchtung entscheidet, können Schaltungen aus der entsprechenden Fachliteratur nachgebaut werden. Als Alternative steht beispielsweise die Leuchtbuchstabensteuerung von Kemo (Artikelnummer 206), die im Elektronikfachhandel für etwa 20 Mark erhältlich ist, zur Verfügung. Diese besitzt vier Ausgänge, die aber ohne deutlichen Verlust an der Lichtausbeute duchaus mit jeweils zwei LED belegt werden können. Vor den LED sind entsprechende Widerstände vorzusehen. Natürlich sollte auch jede Schaltung vor dem Einbau auf richtige Funktion gestestet werden. Bei allen Schaltungen ist auf deren Polarität zu achten. Diese ist durch Spannungsmessungen einfach zu ermitteln.

Zum Anschluss der LED an die Steckverbindungen eignen sich Flachbandkabel. Die Masseleitung wird in S-Form mit einem Kupferdraht an die Kathoden der LED gelötet. Die Anoden werden einzeln angeschlossen. Unterschiedliche Farben der Anschlüsse erleichtern das Bestimmen und Festlegen der Blinkfolge. Als Abschluss der Arbeiten zur Leuchtwerbung kaschiert bei auf Vordächern angebrachten LED ein Papierstreifen in Wandfarbe den Zwischenraum. *Heinz Mellmann/kla*

AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Hersteller gesucht

Betrifft: „Hoffnungsträger", Heft 6/2001

Ihren Artikel „Das Wunschmodell" kann ich nur sehr begrüßen. Meine Ausstellungsanlage hat die Epoche III DR zum Thema. Ich habe mir schon Gedanken über den Selbstbau einer Lok der BR 83.10 für meine Anlage gemacht und begonnen, das Fahrwerk herzustellen. Meine Hoffnung ist, dass sich einer der namhaften Hersteller finden wird für diese interessante Baureihe.

Renee Anschütz, 07545 Gera

Transsib-Diesel

Betrifft: „Hellwach durchs schlafende Land", Heft 5/2001

Bei meiner Zugfahrt im August 2000 fand von Bikin bis Sibirzewo nur Dieselbetrieb statt. Es waren keine Anzeichen für eine Elektrifizierung sichtbar. Die Züge wurden von zwei oder dreiteiligen Dieselloks gezogen, 6000 oder 9000 PS. In allen Berichten wird behauptet, die Transsib sei durchgehend elektrifiziert, was nach eigenem Augenschein nicht richtig ist.

Volker Amelung, 58675 Hemer

Anmerkung der Redaktion:* *Der Abschnitt Bikin – Guberowo wurde bis Ende 2000 elektrifiziert. Letzte Fahrdrahtlücke ist nunmehr die Teilstrecke Guberowo – Sibirzewo.

Keine Grenzidylle

Betrifft: „Hellwach durchs schlafende Land", Heft 5/2001

Die beschriebene Reise habe ich vor einigen Jahren selbst gemacht, als in dem Zug noch wenige Touristen unterwegs waren. Es war auch für mich ein unvergessliches Erlebnis. Zwei Sachen habe ich aber anders in Erinnerung. 1. Wir wurden abends nicht sanft in den Schlaf gewiegt, „gewogen" schon gar nicht, vielmehr rumpelte, rüttelte und schaukelte es dermaßen, dass wir nachts aufwachten, wenn der Zug irgendwo stehen blieb. 2. Nahe der Grenze zu China fuhren wir nicht durch ein unberührtes Idyll: Die Grenze ist gut bewacht mit Sendemasten, jede Brücke mit doppeltem Stacheldraht abgesichert, ebenso die Tunnel. Das Lesen des Artikels hat aber auf jeden Fall viele Erinnerungen in mir geweckt!

Edmund Jung, 35687 Dillenburg

Tram-Jubiläum

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „75 Jahre Straßenbahn bis Obere Ziegelei", Heft 5/2001

23 Jahre bin ich alt, sehr eisenbahninteressiert und einer Ihrer treuesten Leser. Ich freue mich auf jede Ausgabe mit den vielen interessanten Berichten vom Vorbild und Modell. Wo mir aber bald der Kragen geplatzt ist, war beim Lesen des Artikels über die Stuttgarter Straßenbahn: Hier in meiner Heimatstadt Nordhausen hatten wir letztes Jahr auch ein Jubiläum und zwar 100 Jahre Straßenbahn in Nordhausen, doch leider ist in Ihrer Zeitschrift kein einziges Wort über dieses Thema gefallen. Das ist ein wenig traurig gewesen, denn das Programm, das die Nordhäuser Straßenbahn geboten hat, war einmalig.

Marcus Göpel, 99734 Nordhausen



Foto: Marcus Göpel

Im Korso zum Nordhäuser Jubiläum zog auch Geras historischer TW 29 zahlreiche Blicke auf sich.

Füssener Schloss

Betrifft: Bahnwelt aktuell, Heft 5/2001

In Ihrer Mai-Ausgabe bringen Sie auf Seite 10 das Bild einer von der Firma Märklin gesponserten königsblauen Lok der Baureihe 218. Im Hintergrund der Aufnahme beschreiben Sie das Schloss Hohenschwangau. Das ist nicht richtig, denn bei diesem Schloss handelt es sich um das Hohe Schloss in Füssen.

Willy Ruml, 96247 Michelau-Neuensee

Falscher Bahnhof

Betrifft: „Vorbildliches Profil", Heft 5/2001

Mit sehr viel Interesse lese ich Ihre Zeitschrift und finde sie auch sehr gut, aber auf Seite 79 ist mir ein schwerer Fehler aufgefallen: Dort steht unter dem Bild unten rechts, dass es in Karow (Mecklenburg) entstanden ist, aber die PEG fährt dort nicht mehr und da ich in der Nähe wohne, weiß ich, dass der dort abgebildete Bahnhof der von Pritzwalk ist.

Christian Trapp, E-Mail

Warnsignale

Betrifft: „Grenzpassagen - Teil 3", Heft 5/2001

Schön, dass mal jemand etwas bringt über die Führerstandssignalisierung auf Gleichstromlokomotiven. Die Deutung des Autors mit Hl-Signalen lässt aber Zweifel aufkommen. Logisch erschiene es, wenn bei allen Signalen, die eine Bremsung verlangen, das Warnsignal käme. Das wären Hl 4, 7, 8, 10, 11, 12a, 12b und natürlich Hp0 (Hl 13).

Klaus Bandekow, 13589 Berlin-Spandau

Anmerkung der Redaktion:* *Für DR-Verhältnisse wäre das logisch. Die Erläuterungen des Autors beziehen sich aber auf das CSD-System, das in der Tat bei mit Hl 4, 7 oder 10 vergleichbarer Führerstandssignalisation ohne Warnsignal arbeitet.

Nachwuchspflege

Betrifft: Test „Starthilfe", Heft 5/2001

Aufgrund Ihres Testberichts habe ich mir das Piko-Modell der Baureihe 218 gekauft, von dem ich sehr angetan bin. Das Preis-Leistungs-Verhältnis dürfte hier wirklich einmalig sein, und ich würde mich freuen, wenn der Vorstoß der Firma Piko, der auch der für die Modelleisenbahn lebensnotwendigen Nachwuchspflege zugute kommt, den verdienten Verkaufserfolg erfährt. Vielleicht könnten Sie solche Bemühungen dadurch unterstützen, dass Sie öfter über preiswerte Modelle berichten.

Dr. Walter Kiefl, 81543 München



Als 038 772-0, die letzte Bundesbahn-P 8, überzeugt die rund zwei Jahrzehnte alte Fleischmann-Konstruktion, exklusiv für SMDV produziert, immer noch.

Dampf-Daten-Bahn

Die Legende lebt weiter: Wie das Vorbild ist auch das Modell der letzten Bundesbahn-P 8 im Grunde eine betagte Konstruktion, aber nicht nur der Lokdecoder sammelt die Pluspunkte.

Wer unter den Wechselstrombahnern die Epoche IV favorisiert und zudem noch eine Vorliebe für Württemberg hat, für den ist das H0-Modell der 038 772-0, exklusiv für SMDV gefertigt, sowieso ein Muss. Andere Mitglieder der Dreileiter-Fraktion, zumal die Digital-Fans, dürfte das trotz 20 Jahre alter Basiskonstruktion wohlproportionierte Modell aus dem Hause Fleischmann als letzte Bundesbahn-P8 ebenfalls überzeugen.

Mit dem Jahreswechsel 1974/75 ging die in Tübingen beheimatete und bis zuletzt auf der Gäubahn eingesetzte Vorbildmaschine, Baujahr 1915, in den Ruhestand. Das Modell weist die authentischen Anschriften, freilich ohne Revisionsdaten, jener letzten Dienstjahre einschließlich der Warnpfeile an den Schuten auf, in bei Fleischmann gewohnter Akkuratesse. Auch der preußische Kastentender ist korrekt und für die 038 772-0 verbürgt.

Nur an Kleinigkeiten wie etwa dem abweichenden Verlauf von Kesselleitungen erkennen Experten, dass das Basismodell aus Nürnberg nicht die Tübinger Lok zum Vorbild hatte.

Das werkseitig komplett zugerüstete Modell überraschte trotz betagter Antriebstechnik mit angenehm geringer Fahrgeräuschentwicklung. Auch die Fahreigenschaften überzeugen weitgehend. Im Analogbetrieb fährt die Lok bei 6 Volt mit 11 km/h an, lässt sich auf 5 Volt und 7 km/h drosseln. Bei 16 Volt Nennspannung wird das Modell allerdings zum Flitzer: 173 km/h liegen deutlich über dem Vorbild-Höchsttempo von 100 km/h und dem NEM-Grenzwert von 140 km/h.

Mit dem Decoder, der zum Beispiel laut übersichtlicher Anleitung mit Märklins Control Unit 6021 zu programmieren ist, lassen sich die Fahreigenschaften individuell optimieren. Die Maschine absolviert sicher und taumelfrei selbst schwierigste Gleispassagen. Der Auslauf, aus Höchsttempo 65,2 cm, reicht dank integrierter Motorschwungmasse mehr als aus, kurze stromlose Abschnitte zu überwinden. Dem dabei auftretenden, nach Hersteller- und SMDV-Angaben bislang unbekannten Phänomen stehender Loktreibräder und Steuerung war mit einem kleinen chirurgischen Eingriff beizukommen: Die Bremsklotzattrappen auf der Lokführerseite lagen zu eng am Radreifen.

Die Zugkraft genügt vollkommen, vorbildgerechte Garnituren auch auf Steigungen zu befördern; einziges Manko: Bei Tender voraus stört das Spiel der federnden Kurzkupplung.

Karlheinz Haucke



Fotos: Frickel

Das Innenleben: Ballastgewicht und Motor mit Schwungmasse befinden sich im Tender, der Uhlenbrock-Lokdecoder ist im Kessel untergebracht.

Auf einen Blick

PRO Wohlproportioniert und gut detailliert; authentische, akkurat ausgeführte Beschriftung; gute Fahreigenschaften; ordentliche Zugkraft; Lokdecoder

KONTRA Spiel der federnden Kurzkupplung zwischen Lok und Tender bei Rückwärtsfahrt vor Zug störend; fehlende Revisionsdaten

PREIS 399 DM

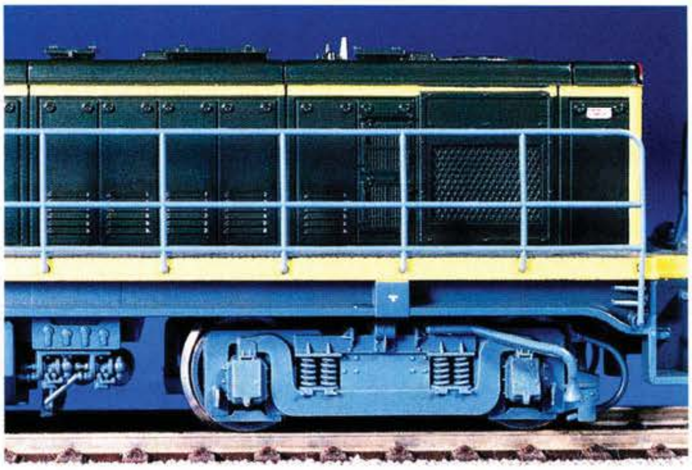
URTEILE ☒☒☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

„Merde", entfährt es dem Redakteur, als er am Frühstückstisch sitzt und an die französische Diesellok denkt, die er tags zuvor gegen Mittag mit zwei Schienenreinigungswagen auf die Reise schickte.

Der Fluch war aber völlig unnötig, denn BB 64001 zog noch immer brav auf der Anlage ihre Kreise. Mit geringer Geräuschentwicklung und mehr als ausreichend eingefahren erbrachte die Lok ohne Waggons folgende Fahrwerte: Bei etwa 2,8 Volt und umgerechnet sieben km/h fuhr die vierachsige Französin los. Aus der Bewegung ließ sich das Tempo auf fünf km/h bei 2,6 Volt senken. Damit wird das Modell der Hauptaufgabe des Vorbilds, Rangier- und Übergabedienste zu leisten, gerecht. Stellt man am Transformator 14 Volt ein, so erreicht die Lok mit umgerechnet 94 km/h einen Wert, der nur geringfügig über der Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 90 km/h liegt.

Die Zugkräfte sind für eine 282 Gramm schwere Lok beachtlich. Auf allen Achsen angetrieben und mit zwei Haftreifen bestückt, zog die Maschine in der Ebene 91 Gramm über die Seilrolle, auf einer Steigung von drei Prozent durften noch 78, in der achtprozentigen Steigung immer noch 68 Gramm angehängt werden. Eine kleine Schwungmasse verhindert, dass die Fuhre ruckartig stoppt und anfährt. Aus einem Tempo von 80 km/h rollt die Lok bei Stromunterbrechung noch 7,5 Zentimeter weiter. Seit der Überarbeitung des Modells gehört eine digitale Schnittstelle nach NEM 652 (siehe auch Unter der Lupe ab Seite 83) zur Ausstattung. Um an diese heranzukommen löst man wie in der Bedienungsanleitung beschrieben die Griffstangen am Führerhaus, drückt das Gehäuse in der →



Die Gravur der Hähne und Ventile am Fahrgestell zählt zu den Stärken.

Madame Marathon

Die Vorbildloks der französischen BB 63 001 bis 64 080 kommen auch in die Nachbarländer. Roco überarbeitete das Pendant zur deutschen Reihe 290 jüngst.



Im Ziel war 64001 nach 24 echten Kilometern noch nicht, schließlich diente sie anschließend noch als Trägerlok für Uhlenbrocks Decoder.

Mitte und an einem der beiden Enden zusammen und hebt es ab.

Die Gehäusegestaltung der knapp 20 Jahre alten Konstruktion gefällt. Dank zahlreicher separat angesetzter Teile wie Drucklufttanks, Ventilen, Geländer und fein gravierter Lüftergitter und Wartungsklappen ist das Modell auf der Höhe der Zeit. Das Birnchen unter dem kurzen Vorbau erhellt zwar das Führerhaus, doch die Lichtmenge, die in den kleinen Lampen ankommt, lässt eher auf eine Kerzenbeleuchtung schließen. BB 64001 ist nach der Epoche III und IV lackiert und beschriftet.



Foto: Frickel

Weil das Führerhaus nicht richtig sitzt zeigt die Reling nach oben.

Zur Selbstmontage an den Stirnseiten liegen Kupplungsschläuche, Originalkupplungsnachbildungen und erhabene Beschriftungen für eine andere Lok bei. Da die Maschine auch in Varianten anderer Länder gebaut wird, bleiben dort, wo vorbildgerecht keine Zurüstteile montiert werden, unschöne Löcher, die der Modellbahner selbst stopfen muss.

Große Löcher in die Brieftasche reißt die Französin nicht. Etwa 215 Mark können für einen Antrieb mit Langzeit-Qualität und einem zeitgemäß detaillierten Gehäuse drumherum durchaus als akzeptabel gelten.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO Gute Fahrleistungen; gute Fahreigenschaften; hohe Zugkraft; leise Fahrgeräusche; gute Gehäusegravur; akzeptabler Preis

KONTRA Schwache Beleuchtung; Spalt zwischen Führerhaus und Umlauf; bei vorbildgerechter Zurüstung der Pufferträger bleiben Löcher sichtbar

PREIS Etwa 215 DM

URTEILE

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Foto: Alkofer



Mit vier OOt von Klein Modellbahn läßt sich zwar noch kein vorbildgerechter Ganzzug zusammenstellen, aber ein imposanter Anfang ist gemacht.

Bitte länger!!!

Als Jahressonderserie legt Klein Modellbahn aus Wien ein Set mit DR-Selbstentladewagen der Bauart OOt in der Epoche III auf.

Aus der kleinen Papp-Schachtel, deren Größe manchem Hersteller für einen einzigen Wagen reichen würde, holt der Käufer vier nochmals einzeln eng verpackte Wagen heraus. Es handelt sich um die bekannten Selbstentladewagen der Bauart OOt, die bereits vor dem Zweiten Weltkrieg gebaut und danach sowohl von DB als auch DR weiterhin eingesetzt wurden.

Die Wagen von Klein haben keine Selbstentladefunktion, fallen aber durch ihre stimmige Proportionierung auf. Das Nachmessen ergab, dass man sich bei Klein ziemlich exakt an den H0-Maßstab hielt. Selbstverständlich haben die OOt unterschiedliche Betriebsnummern und Kurzkupplungskulisse. Die eingebauten Bügelkupplungen können gegen andere (Kurz)-Kupplungen ausgetauscht werden. Die Detaillierung der Selbstentlader ist fein und als Zurüstteile liegen lediglich Griffstangen bei. Die brünierten Achsen gefallen, nur die Bedruckung ist leicht unscharf ausgefallen, was den positiven Gesamteindruck jedoch kaum stören kann.

Erfreulich ist der Preis. Bei Klein Modellbahn kann man das Set für 65,40 Euro plus Versand direkt unter www.kleinmb.at beziehen, also etwa 130 Mark. Den Deutschlandvertrieb für Klein Modellbahn besorgt M+D Modellbau.

Nur ist ein Ganzzug mit vier Wagen dieser Art eigentlich zu kurz, und vielleicht überlegt man sich in Wien, nochmals eine Jahreskollektion mit weiteren vier unterschiedlichen Betriebsnummern aufzulegen? Also: Bitte länger!!! *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO Gute Detaillierung, exakte Maßstäblichkeit, sparsame Verpackung, erfreulicher Preis

KONTRA Keine Selbstentladefunktion; etwas unscharfe Bedruckung

PREIS Etwa 130 Mark

URTEILE

5 Schluss-Signale: super, 4 Schluss-Signale: sehr gut, 3 Schluss-Signale: gut, 2 Schluss-Signale: befriedigend, 1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Andis großer Bruder

Mit dem Motorola-Digital-Decoder für Gleichstrommotoren, der im analogen Wechselstrombetrieb einen Umschalter ersetzt, bietet Uhlenbrock einen Alleskönner.



Foto: Jochen Frickel

Durch die Größe des Decoders samt Kabelsalat wird's eng in der Kabine.

Andi ist Uhlenbrocks Einstiegs-Decoder fürs Motorola-System, den es auch in einer Variante für Gleichstrommotoren gibt. Sein großer Bruder 75520 hat keinen so einprägsamen Namen, wurde ebenfalls für Gleichstrommotoren entwickelt. Neben der Funktion eines Umschalters im Analogbetrieb kann man die Höchstgeschwindigkeit, Anfahr- und Bremsverzögerung einstellen. Weiterhin bietet der Baustein die Möglichkeit, einen Rangiergang, der die Geschwindigkeit um die Hälfte reduziert, sowie zwei Sonderfunktionen, zum Beispiel einen Rauchgenerator oder Wagenbeleuchtung, zu schalten. In analogen Streckenabschnitten fährt die Lok mit der im Digitalmodus eingestellten Geschwindigkeit weiter. Der Decoder darf nicht in Fahrzeuge mit Glockenanker-Motor (Prinzip Faulhaber) eingebaut werden!

Neben Umsteigern vom Drei- aufs Zweileitergleis spricht Uhlenbrock mit seinem Angebot auch diejenigen an, die bereits auf ihren Märklin-K-Gleisen Gleich- und Wechselstromtriebfahrzeuge fahren. Märklin-Digital-Bahner, die zum Beispiel eine separate Zweileitergleichstrom-Straßenbahnanlage betreiben, können ihre Trams mit ihrer Motorola-Zentrale steuern.

Die Probefahrt wurde mit Märklins Digitalzentrale 6021 durchgeführt. Der Einbau des Bausteins in Fahrzeuge mit digitaler Schnittstelle nach NEM 652 ist dank passendem Stecker kein Problem. Bei Loks ohne Schnittstelle ist der Stecker abzuschneiden und die Verdrahtung nach einer in der Bedienungsanleitung enthaltenen Skizze durchzuführen. Knapp könnte der Platz für den Decoder in Triebfahrzeugen mit einem kleinen Führerhaus werden, wie es beispielsweise die französische BB64001 besitzt. Die Wahl fiel auf sie, da es die Lok derzeit nicht in einer Wechselstrom-Version gibt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt mit umgerechnet 105 km/h in Werkseinstellung geringfügig höher als im analogen Betrieb (Siehe Probefahrt auf Seite 81), was wegen der höheren End-Spannung von etwa 18 Volt nicht weiter verwundert. Um den Gleichstrommotor beim Dauerbetrieb vor Schäden zu bewahren, programmiert man flugs die Höchstgeschwindigkeit auf einen vorbildgerechten Wert von 90 km/h. Trotz der eher knappen Informationen des Faltblatts stellte die Programmierung auch Digital-Laien nicht vor Probleme. Neben der Märklin-Zentrale 6021 kann man auch mit Uhlenbrocks Intellibox oder dem Loktool-Computerprogramm Veränderungen der Einstellung vornehmen.

Als Mindestgeschwindigkeit ergab sich in der Fahrstufe eins ein Wert von umgerechnet zwei km/h. Programmiert man die Anfahr- und Bremsverzögerung jeweils auf den Wert zehn, so wird das Verhalten des Vorbildtriebfahrzeugs überzeugend simuliert. Auf einer Strecke von zwei Metern beschleunigt die Lok von Null auf 80 km/h, knapp die Hälfte dieser Wegstrecke reicht ihr zum Stopp aus diesem Tempo. Rangieren erfordert also etwas Übung, macht aber viel mehr Spaß, als mit derselben Lok im Analog-Betrieb ohne Decoder. Der Begriff Lastausgleich bedeutet, dass der Decoder automatisch und unabhängig von der Anhängelast soviel Strom an den Motor gibt, dass der Zug die eingestellte Geschwindigkeit hält. Das heißt, dass der Modellbahner an Steigungen oder im Gefälle auch nicht mehr nachregeln muss.

Da die Beleuchtung mit einer Konstantspannung von etwa 18 Volt versorgt wird, sollten die Glühlampen bei häufigem Lichteinsatz gegen 19-Volt-Birnchen getauscht werden.

Bei Spannungen unter 6 Volt bewegt sich die Maschine im Analogbetrieb ruckartig. Erst darüber stellt sich ein gleichmäßiger Lauf des Motors ein.

Trotz der unbestreitbaren Talente des Bausteins ist ein Preis von etwa 120 Mark recht happig. Außerdem dürften die Abmessungen zwecks leichteren Einbaus etwas kompakter ausfallen. *Jochen Frickel*

Uhlenbrock 75520 Digitaldecoder im Märklin-Motorola-Format mit Lastausgleich für Gleichstrommotoren

Adressen	1-255 (mit Intellibox)
	1-80 (mit anderer Zentrale)
Max. Motorstrom	1,2 A
Motoranlaufstrom	bis 2 A
Funktionsausgänge	je 900 mA
Gesamtbelastung	max. 1,2 A
Abmessungen	26,5 x 15 x 4,5 mm

Einstellbar: Adresse, V/min, V/max, Belegung der Funktionstasten, Anfahr- und Bremsverhalten, Betriebsart analog/digital, Rangiergang. Zwei Anschlüsse für Sonderfunktionen

AUF EINEN BLICK

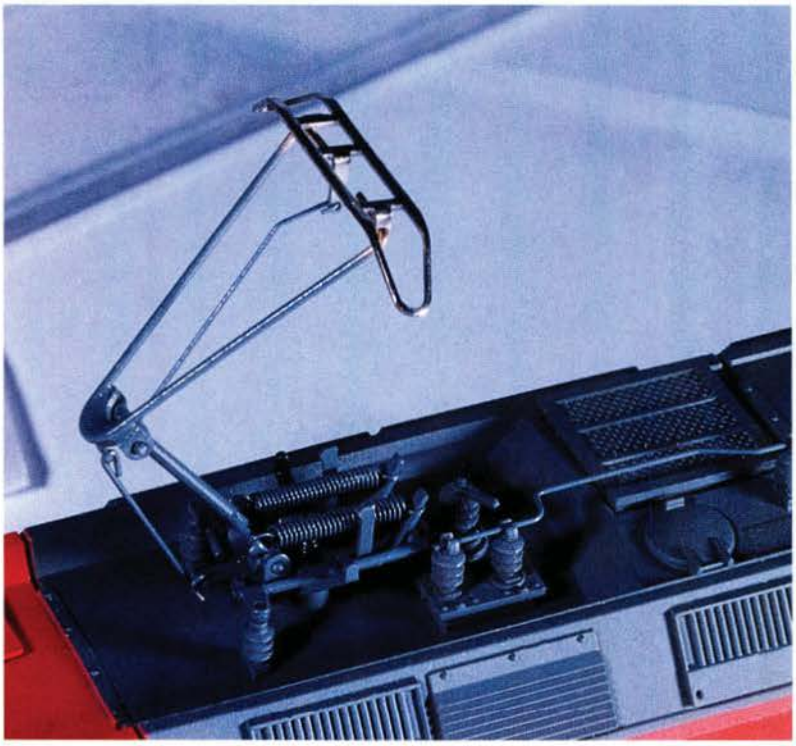
PRO Vielseitige Programmiermöglichkeiten; gute Fahrleistungen im Digitalbetrieb; keine übermäßige Erwärmung im Dauerbetrieb; auch Analogeinsatz

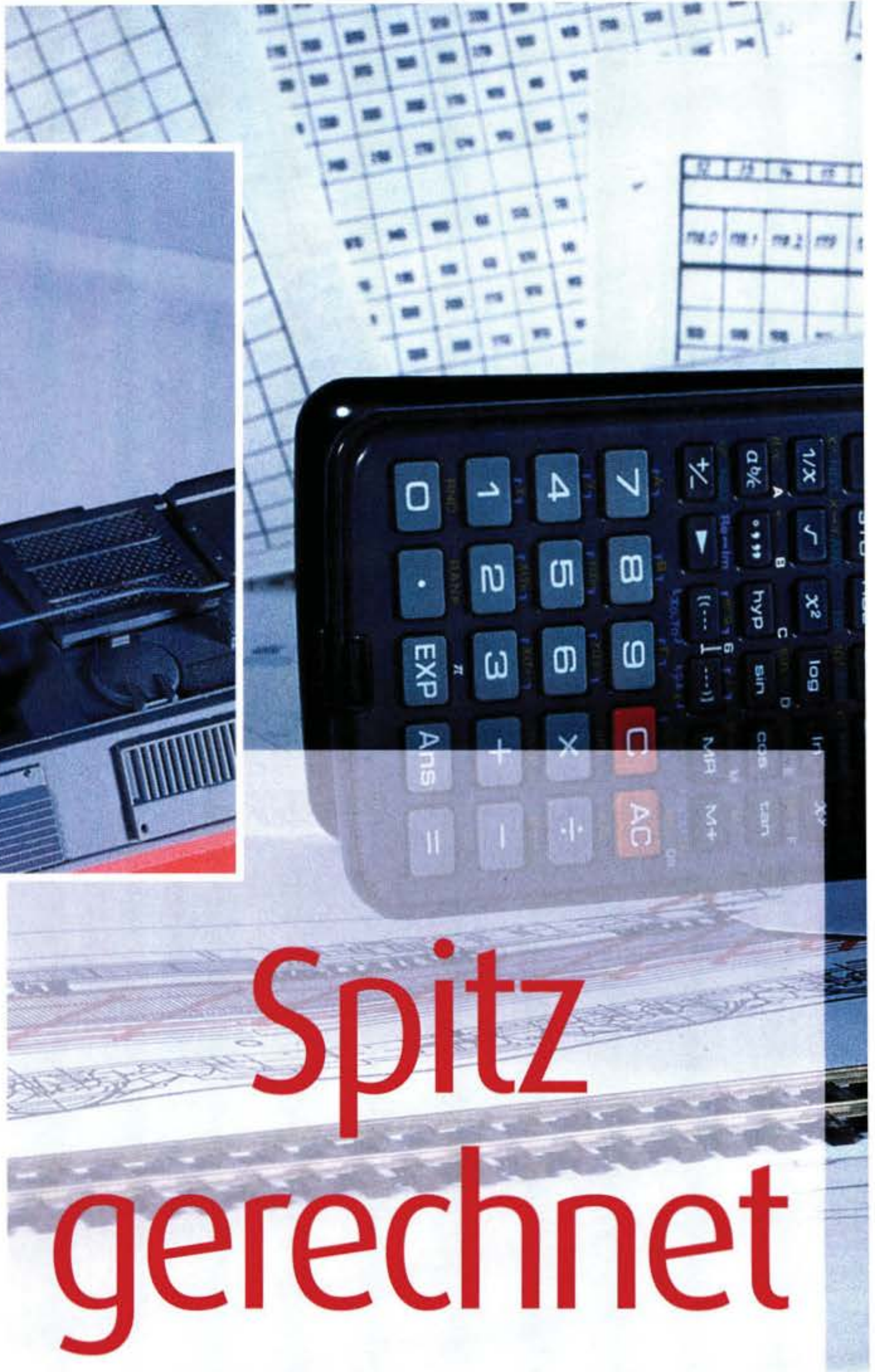
KONTRA Analog schwache Langsamfahreigenschaften; kein Hinweis auf Betriebsspannung in der Anleitung; große Abmessungen; recht hoher Preis

PREIS Etwa 120 DM

URTEILE 3 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super, 4 Schluss-Signale: sehr gut, 3 Schluss-Signale: gut, 2 Schluss-Signale: befriedigend, 1 Schluss-Signal: noch brauchbar





Die Stromabnehmer sind zierlich und dennoch stabil, Isolatoren und Lüfternachbildungen sind feine Details.

Spitz gerechnet

Die letzte E-Lok-Konstruktion für die DR hatte 1991 ihren ersten Auftritt. Zehn Jahre später geht das H0-Modell aus Zwickau auf Fahrt.

Ende der 80er-Jahre konnte die Deutsche Reichsbahn gar nicht genug Züge fahren. Der Güterverkehr war umfangreich, die Schnellzüge waren lang, die Loks im harten Einsatz, die Strecken ausgelastet. Kurzum: Stärkere Loks mussten her.

Die ab 1982 erprobte vierachsige BR 212/243 war eine zeitgemäße Erscheinung, bei den Lokführern beliebt, und die acht Jahre ältere Konstruktion der BR 250, getestet bis 160 km/h, war wegen ihrer sechs Achsen kräftig genug. Die Konstrukteure bei LEW Hennigsdorf entwickelten aus beiden Baureihen eine neue sechsachsige Lok. Diese sollte schwere Güterzüge ziehen und so die 250 unterstützen. Andererseits brauchte man sie im zukünftigen Transitverkehr von Helmstedt nach Westberlin mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit. Mit der Wende brach der Güterverkehr weg, so dass nun etliche Loks arbeitslos waren.

Variantenreich vor vielen Zugarten unterwegs

Aber die Entwicklung der Maschine war schon weit vorangeschritten. Und die DR brauchte jetzt ein paar Erprobungsträger für moderne Fahrzeugsteuerungen, Hilfsbetriebeumformer und so weiter. Daher entschied man, die geplanten vier Baumuster zu fertigen. Die Lieferung der 71 Serienloks fiel dem Rotstift zum Opfer. Im Frühjahr 1991 kamen dann vier Loks in drei unterschiedlichen technischen Ausführungen und drei Lackierungsvarianten als 252 001 bis 004 auf die Gleise. Bald waren sie in Dresden beheimatet, wo sie am 1. Januar 1992 zur Baureihe 156 umgezeichnet wurden. Auch heute noch sind die Lokschuppen und Freigleise in Dresden-Friedrichstadt ihr Zuhause. Dort erhielten alle vier in den letzten zwei Jahren eine Hauptuntersuchung, seit der sie im Neulack, teils mit Railion-, teils mit DB-Cargo-Schriftzug, teils nur mit dem DB-Logo, erstrahlen.

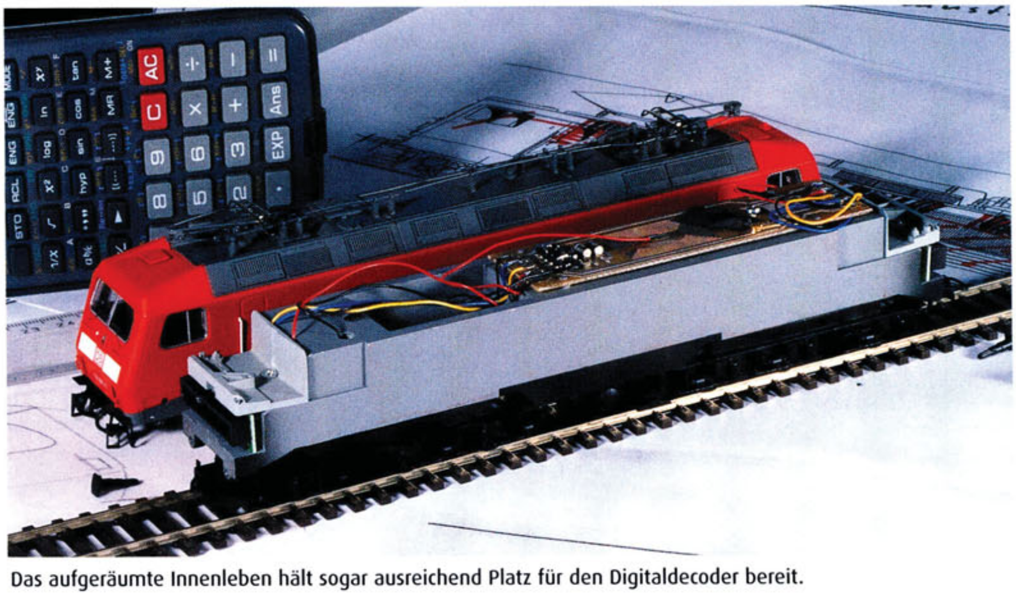
In den ersten Jahren bespannten die Sechsachser auch D-Züge, Interregios und Eilzüge, während seit ihrer Zugehörigkeit zu DB Cargo fast ausschließlich Güterzüge am Zughaken hängen, vom schweren Kohlezug bis zur Übergabe. Auch Vorspanndienst auf der Tharandter



Lange wurde gerechnet und entworfen, ehe die Kopfform mit dem geringen Luftwiderstandsbeiwert (cw-Wert) von 0,36 entwickelt war.

Steige stand in ihren Umlaufplänen. Die Variantenvielfalt und das breite Einsatzspektrum waren offenbar für Gützold Grund genug, auch im Modell aus der 250/155 die 252/156 weiterzuentwickeln. In verkehrsroter Version mit DB-Cargo-Schriftzug erschien jetzt die 156 001.

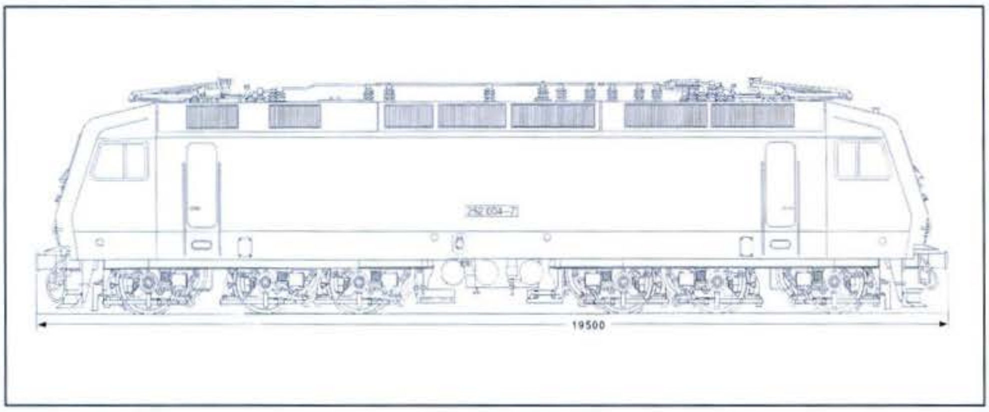
Die Proportionen des Vorbildes sind gut getroffen. Die Form wird durch den recht weit unten liegenden Knick in der Front und die über das Führerstandsdach nach oben hinausgezogenen Dachschrägen geprägt. Auf dem Dach sind die rutschfesten Beläge, die anstelle von Laufrosten zum Einsatz kamen, nachge- →



Das aufgeräumte Innenleben hält sogar ausreichend Platz für den Digitaldecoder bereit.

Mess- und Datenblatt

156 001 der Deutschen Bahn AG von Gützold



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Gützold, Zwickau
Bezeichnung: 156 001 der Deutschen Bahn AG, DB Cargo
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2000/2001
Epoche: V
Katalognummer: 43 100
Im Handel seit: April 2001
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 683 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Beidseitig H0-Standardkupplung, kulissengeführt, Normschacht
Normen: NEM, CE
Preis: 330 DM (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne, Digitalschnittstelle nach NEM 652 vorhanden
Stromabnahme: Über die acht Räder der 1., 2., 5., 6. Achse mittels Radsatzschleifer auf der Lauffläche
Motor: Fünfpoliger Rundmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwelle und Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf die jeweils äußeren Achsen der Drehgestelle
Schwungmasse: ø 20,9mm, Länge 12,7 mm
Haftreifen: 4
Zugkraft:
Ebene: 253 Gramm (Lok zieht mit leichtem Schleudern über 300 Gramm an), Zug mit mehr als 150 Achsen
3 % Steigung: 173 Gramm, Zug mit mehr als 100 Achsen
8 % Steigung: 135 Gramm, Zug mit mehr als 70 Achsen

Service

Gehäusedemontage: Abziehen der Puffer, Gehäuse nach oben abnehmen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme der Abdeckung zwischen den Drehgestellen gut zugänglich
Zurüstteile: Bremsschläuche, Griffe
Bedienungsanleitung: Wartungs- und Bedienungshinweise, Vorbildinformationen und Ersatzteilliste
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{NEM}: Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	19 500	224,1	224,4
Drehgestellachsstand	4 500	51,7	51,8
Innerer Drehgestellachsst.	2 000	23,0	22,9
Äußerer Drehgestellachsst.	2 500	28,7	28,8
Treibraddurchmesser	1 250	14,36	14,25
Gesamtachsstand	14 660	168,5	168,2

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,6	5	0
Kriechen	1,6	5	0
U_{Nenn}	12	125	465
$V_{Vorbild}$	12	125	465
V_{NEM}	–	175	–
bei 100km/h	9,9	100	325

bildet. Die Anordnung der Isolatoren ist realistisch. Die Lüftergitter sind scharf und tief graviert.

Die Führerstandsseitenfenster konnten leicht nach innen gedrückt werden. Nach Rückfrage bei Gützold ist dort ein Klebepunkt vorgesehen, der aber beim Testmuster nicht ausgeführt war.

Der Farbauftrag der DB-Logos, des Schriftzuges „Cargo" und des Warnbalkens ist deckend, die Beschriftung gut lesbar. Eine kleine Unsauberkeit beim Untersuchungsraster fällt erst unter der Lupe auf. Die Farbtrennkanten weisen im Seitenbereich unter dem Führerständen geringe Verläufe auf. Auf der Seitenwand fällt parallel zur Stirnfront eine Formtrennkante fühl- und sichtbar auf. Sie wirkt nicht störend, aber der Tester fand nach Vergleich mit Vorbildfotos für sie keine Entsprechung.

Die Griffstangen an den Türen sind straff eingesetzt. Damit ist ein Ersetzen ohne Lösen von Klebeverbindungen möglich. Beim Testmuster waren die Griffstangen durchgebogen, sie lagen in der Mitte am Lokkasten an. Dies liegt nach Aussagen der Konstruktionsabteilung bei Gützold an den kunststofftypischen Toleranzen. Zuzurüsten sind die Griffe neben den Stirnlampen und die Heizungskabel. Die Bremsschläuche können nur angebracht werden, wenn die Lok mit eingesetzter Kupplung keine Gleisbögen durchfahren muss. Mit angesetzten Kupplungen passt die Lok nicht mehr in die Verpackung. Die zierlichen Bahnräumer sitzen mit an der Kurzkupplungskulisse.

Um den Preis in Grenzen zu halten, rechnete Gützold wie die DR spitz und übernahm von der 250/ 155 den kompletten Rahmen mit Antrieb. Bei etwa 1,6 Volt leuchten die Dioden des Spitzen- sowie Schlusslichts und die Lok setzt sich langsam in Bewegung. Etwa 6 km/h sind als kleinste Geschwindigkeit möglich. Mit einem leichten, angenehmen Surren ist die Lok über den gesamten Regelbereich zu

beschleunigen. Bei 12 Volt sind 124 km/h, die konstruktive Vorbildhöchstgeschwindigkeit, erreicht. Bei knapp 16 Volt fährt die Maschine reichlich 160 km/h, was der ursprünglichen Konzeption der Lok gerecht wird. Die Zugkraft reicht für vorbildgetreue Züge mehr als aus, ist auf Heimanlagen aber sicher kaum auszureizen.

Keine Übertretung der Geschwindigkeit bei hoher Zugkraft

Nach dem Entfernen der Puffer kann das Gehäuse nach oben abgezogen werden. Die Leiterplatte liegt dann offen. Der Einsatz eines Digitaldecoders ist vorbereitet. Der LE131 von Lenz in Werkseinstellung verbessert die Fahreigenschaften noch. In der ersten Fahrstufe fährt die Lok mit 1 km/h über das Gleis, in der Fahrstufe 14 mit 125 km/h. Das Umschalten auf Oberleitungsbetrieb erfolgt durch Umsetzen eines Steckers auf der Leiterplatte. Dies soll Kontaktprobleme, die laut Hersteller bei der 250/155 beim Umlegen eines Schleifkontaktes auftraten, vermeiden. Das vorliegende Testmodell besaß als eines der erstproduzierten zwar die neue Bedienungsanleitung, aber noch die alte Leiterplatte.

Der Wechsel der Haftreifen und ein eventuell erforderliches Ölen der Achsen ist nach dem Abnehmen der Drehgestellblenden einfach durchzuführen.

Etwa 330 Mark hat der H0-Güterzugfahrer für die 156 zu veranschlagen. Dies ist für ein zugkräftiges und vorbildgetreues Modell der letzten DR-E-Lok-Konstruktion ein akzeptabler Preis.

Klaus Habermann



Fotos(4): Frickel

Auch von vorn macht das Modell einen guten Eindruck.

Alb-Abtrieb

Die ersten Exemplare der Vorbild-K waren auf der Schwäbischen Alb daheim. Der Einsatz des neuen Trix-Modells im H0-Gebirge hat aber seine Tücken.

„Da steht sie nun, das Esslinger Kraftpaket", denkt sich der H0-Lokführer und umkreist seine Maschine. Wohlwollend registriert er die angesetzten Leitungen und Handräder am Ganzmetall-Kessel. Auch die feine Steuerung findet sein Wohlwollen. Die etwas zu breit geratenen Laufflächen der Räder werden von den innen ge-



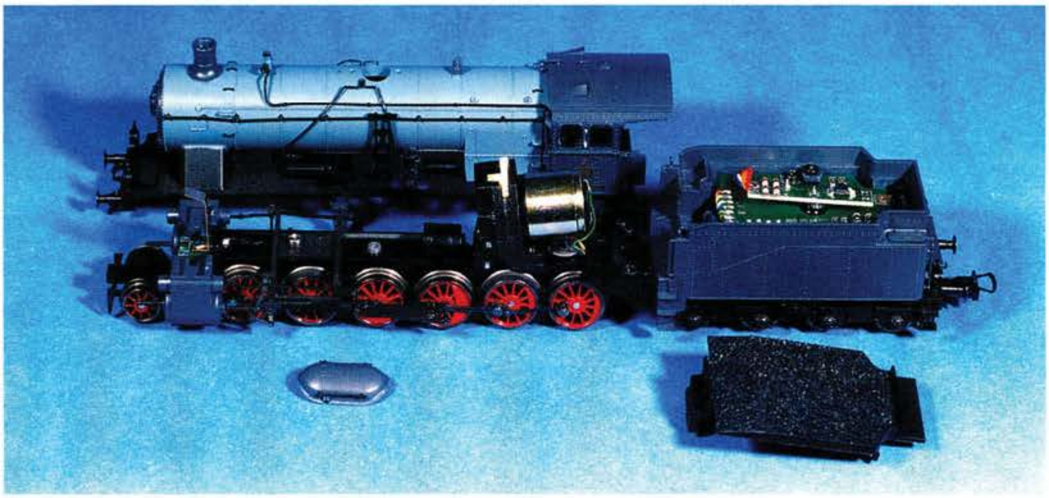
Trotz der hohen Spurkränze zählt der feine Formenbau zu den Stärken der K. Durch die Montage der Zurüstteile gewinnt die Lok sehr.

schwächten dünnen Speichen wett gemacht, und dem Vorlaufradsatz sieht man den um 0,8 Millimeter zu geringen Durchmesser nicht auf den ersten Blick an. Damit die Räder bei Kurvenfahrt nicht mit den Zylindern Kontakt aufnehmen, spendierten die Konstrukteure dem Vorläufer eine Kulissenführung.

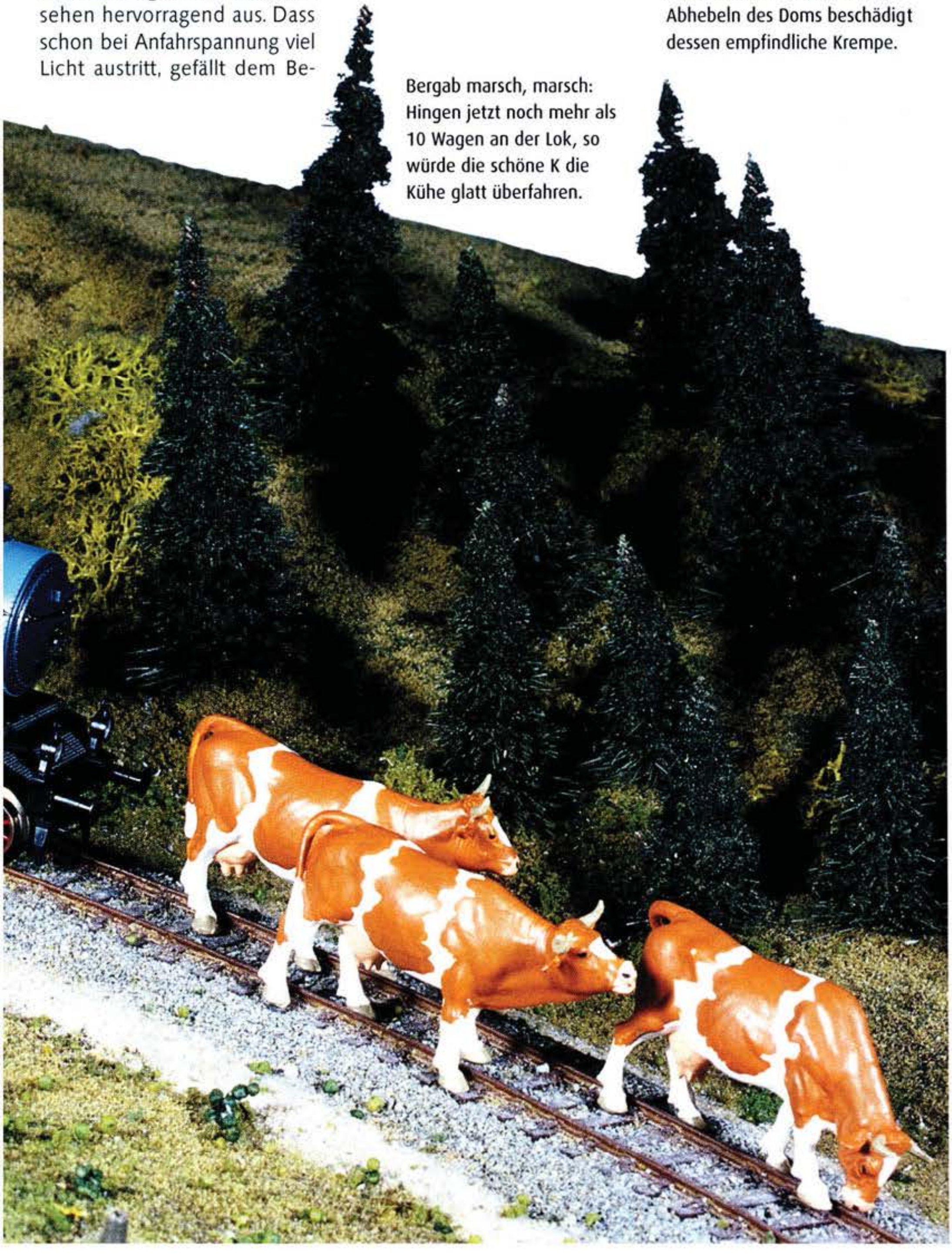
Die an Lok und Tender freistehend ausgeführten Laternen sehen hervorragend aus. Dass schon bei Anfahrspannung viel Licht austritt, gefällt dem Betrachter, dass die LEDs gelb leuchten, weniger. Der H0-Lokführer begutachtet nun das Tenderfahrwerk, das dem der Lok in nichts nachsteht. Die scharfe Gravur der Metallteile, die freistehenden Griffstangen und die in Radebene sitzenden Bremsklötze lassen den Fachmann andächtig mit dem Kopf nicken. Der Käufer braucht sein Modell nur noch mit den Kolbenstangenschutzrohren, Bremsschläuchen sowie mit dem Lokpersonal zu bestücken.

Beim Aufstieg auf seine 1801 bemerkt der Meister, dass die Griffstangen im Bereich der Leitern nur angespritzt sind. Der Unmut darüber ist beim Anblick des vollständig eingerichteten Führerstands sofort verflogen. Damit's bei der Fahrt richtig qualmt, muss der Besitzer Märklins Raucheinsatz 7226 von oben in den Schlot stecken.

Der Modellbahner wendet sich nun dem Transformator zu. Bei einer Spannung von 1,9 Volt, dem Minimum, das der handelsübliche Trafo liefert, setzt sich die Lok ruckartig mit etwa neun km/h in Bewegung. Versuche mit einem Langsamfahrregler ergaben eine Mindestgeschwindigkeit von etwa zwei km/h bei einer Spannung von 1,7 Volt. Wer einen solchen Fahrregler sein Eigen nennt, den werden die hervorragenden Langsamfahreigenschaften begeistern. Bei höheren Geschwindigkeiten schlägt die Freude angesichts des lauten Fahrgeräuschs spontan in Entsetzen um. Wer beispielsweise die tolle V 140 aus demselben Hause kennt, fragt sich, →



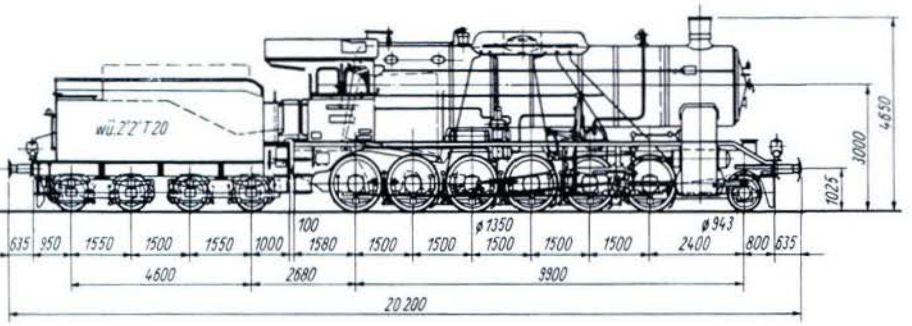
Der Anblick der offenen Lok kann teuer werden. Gewaltsames Abhebeln des Doms beschädigt dessen empfindliche Krempe.



Bergab marsch, marsch: Hingen jetzt noch mehr als 10 Wagen an der Lok, so würde die schöne K die Kühe glatt überfahren.

Mess- und Datenblatt

Baureihe K der K.W.St.E. von Trix



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Trix, Göppingen
Bezeichnung: 1801 der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.)
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2000
Epoche: I-IIa
Katalognummer: 22707
Im Handel seit: April 2001
Andere Ausführungen: 3L~ (Märklin), Art.-Nr. 34059, 3L digital, Art.-Nr. 37059
Gehäuse: Lok und Tender aus Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 574 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 419 mm (ohne Kolbenstangenschutzrohre)
Kupplung: Beidseitig kulissengeführte Bügelkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 820 DM (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Von 5 Rädern mittels Radsatzinnenschleifer, Masse über 6 Lok- und 4 Tenderräder
Motor: Glockenankermotor
Beleuchtung: Spitzensignal fahrtrichtungsabhängig, LED
Digitale Schnittstelle: NEM 652

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Stirnradgetriebe auf vier Lok-Achsen, zwei Achsen über Kuppelstangen
Schwungmasse: Keine
Haftreifen: 2. und 5. Lokradsatz
Zugkraft:
Ebene: 223 Gramm (Zug mit 140 Achsen)
3 % Steigung: Zieht 200 Gramm, hält 83 Gramm (Zug mit 60 Achsen)
8 % Steigung: Zieht 156 Gramm, hält 52 Gramm (Zug mit 46 Achsen)
Lok bringt bergab nur leichtere Züge zum Stehen (3%: 40 Gramm; 8 % 14 Gramm)

Service

Gehäusedemontage Lok: Laut Bedienungsanleitung nicht vorgesehen; Domverkeidung abhebeln, darunter sitzende Schraube lösen, Gehäuse abheben
Innenteile: Motor ist wartungsfrei
Zurüstteile: Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche, Kupplungsimitationen, Lokpersonal
Bedienungsanleitung: Mehrsprachiges Heftchen mit Vorbildinfos und spärlichen Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	20 200	232,2	232
Achsstand der Lok	9900	113,8	114,2
Treibraddurchmesser	1350	15,5	14,7
Laufraddurchmesser	943	10,8	10
Höhe Kesselmitte über SO	3000	34,5	33,4
Gesamtachsstand	17 180	197,5	197,7

Fahrwerte ohne Last analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,9	9	-
Kriechen	1,9	9	-
U_{Nenn}	14	109	271
$V_{Vorbild}$	7,5	60	105
V_{NEM}	10,4	84	177
bei 40 km/h	5	40	52

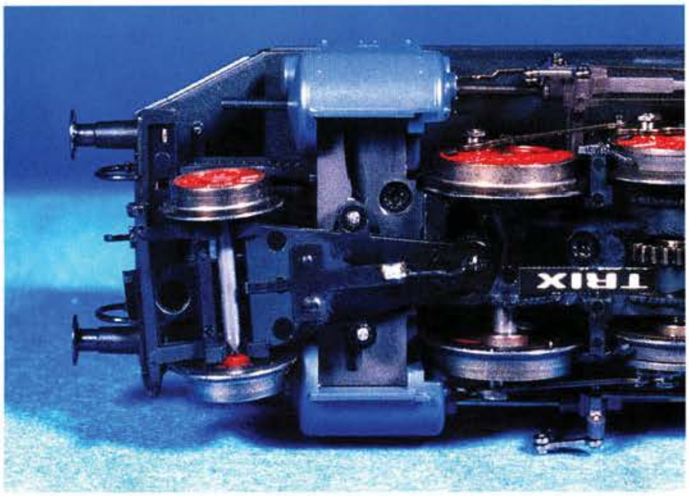
wer den Rückfall in die Radau-Ära zu verantworten hat. An der, um es vorsichtig auszudrücken, prägnanten Geräuschkulisse ändert sich im Digitalbetrieb nichts. Natürlich kriecht die K mit Decoder auch hervorragend und erreicht in der Werkseinstellung des LE 131 von Lenz eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h, die nur knapp über den 60 km/h des Vorbilds liegt.

Die Umrüstung ist dank digitaler Schnittstelle nach NEM 652 unkompliziert. Doch so einfach wie in der putzigen Bedienungsanweisung beschrieben geht's nun doch nicht. Statt „Tender öffnen – Schnittstelle für Digitaldecoder" sollte da stehen: Hebeln Sie mit einem Schraubendreher die Kohleimitation des Tenders ab. Lösen Sie die

Sie zieht gut, die K, kann aber am Berg die Last nicht halten

beiden Schrauben, die die Platine halten. Nun ist diese so nach hinten zu kippen, dass sie an den beiden Kontakten für die Tenderbeleuchtung vorbei nach oben abgenommen werden kann. Anschließend entfernen Sie den Brückenstecker und ersetzen ihn durch den Decoder. Der Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Wegen des stattlichen Gewichts von zusammen 574 Gramm verwundert es nicht, dass Lok und Tender absolut taumelfrei rollen. Im Analog-Betrieb erreicht die Lok eine Höchstgeschwindigkeit von 109 km/h. Dieser Wert liegt deutlich über dem empfohlenen NEM-Wert von 84 km/h. Angesichts der nötigen Leistungsreserve für vorbildgerechte Zuggarnituren wird mancher Modellbahner das Geschwindigkeits-Plus begrüßen. In der Ebene zieht die Lokomotive schließlich die gewaltige Anzahl von 70 zweiachsigen Güterwagen. Auch auf einer Rampe mit



Clever gelöst: Die Kulissenführung des Vorläufers verhindert dessen Kontakt mit den Zylindern. Der Vorläufer nimmt auch Strom auf.

dreiprozentiger Steigung dürfen's noch über 50 Anhänger sein. Allerdings nur, wenn der Zug nicht in der Steigung angehalten wird. Da das leichtgängige Getriebe nicht selbsthemmend ist, entschwindet in diesem Fall die schwere Garnitur samt Lokomotive stetig beschleunigend hangabwärts. Auf der Acht-Prozent-Rampe wuchtet die K 156 Gramm die Seilrolle hinauf, gestoppt in der Steigung, hält sie nur 52 Gramm, was aber für die meisten Anlagen immer noch ausreichen dürfte.

Probleme könnte es geben, wenn im ebenso steilen Gefälle ein Nothalt ansteht. Zwölf Güterwagen am Zughaken beschleunigten die Lok bergab auf der 2,5 Meter langen Gefällstrecke aus der Bewegung auf über 130 km/h, bei abgeschalteter Fahrspannung wohlbemerkt! Ein kurzes Umschalten der Fahrspannung bereitet dem Spuk ein abpruptes Ende. Der Modellbahner sollte in jedem Fall darauf achten, dass die schöne Dampflok ihren Zug überall problemlos anhalten kann. Denn vor allem im Blockstellenbetrieb ist ein weitgehend unkontrollierbares Auslaufverhalten unerwünscht. Dieses ist dank des Glockenanker-Motors mit Stirnradgetriebe schon in der Ebene absolut ausreichend. Aus vorbildentsprechenden 60 km/h rollt die Lokomotive bei Stromunterbrechung noch etwa zehn Zentimeter weiter.

Zu Wartungsarbeiten, die über das Abölen des Laufwerks und den Austausch der vier Haftreifen hinausgehen, sollte man das gute Stück zum Fachhändler bringen. Um den Motor müsse sich der Kunde jedenfalls nicht kümmern. Das liest der Käufer in der mehrsprachigen Bedienungs-Verhinderungs-Anleitung, die dem Modell beiliegt. Wie lange der Kunde auf die eingeschickte Lok verzichten muss, ist nicht abzusehen. Um entgegen der Anweisung doch ans Herzstück der Lok zu gelangen, ist der Dom abzuhebeln, was kaum ohne Beschädigung desselben oder der Lackierung abgeht. Unter dem Dom sitzt tief im Gehäuse eine Schraube, die zur Trennung von Fahrgestell und Gehäuse zu lösen ist.

Die sehr gute Qualität von Formenbau und Bedruckung kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die K im Gebirgseinsatz, für den ihr Vorbild eigens konstruiert wurde, Schwierigkeiten hat. Für etwa 820 Mark darf der Modellbahner mehr erwarten als ein schönes Vitrinenmodell.

Jochen Frickel

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

STUTTGARTER STRASSENBAHN AG ▸ *Moderner Stadtbahnzug in H0*



Mit dem neuen Siemens-Adtranz-Stadtbahnwagen (Bild) schließen die Stuttgarter eine echte Lücke bei den Nahverkehrswagen. Beide Teile des Doppeltriebwagens werden jeweils auf einem Drehgestell durch einen Mabuchi-Motor angetrieben. Lieferbar sind eine Gleich- und eine Wechselstromausführung sowie eine nicht angetriebene Doppeleinheit. Das Gehäuse besteht aus transparentem, mit den Karosseriedetails bedruckten Kunststoff. Wer zwei Einheiten kuppeln will, kann die werkseitig angebrachten Attrappen durch funktionsfähige Kupplungen ersetzen. Für den Einsatz auf H0m-Gleisen lassen sich die Räder sachgemäß nach innen rücken. Info: Stuttgarter Straßenbahn AG, Abteilung Mk, Postfach 801006 70510 Stuttgart, Tel. (0711)78852845, Fax (0711) 78855 2845, E-Mail: service@mail.ssb-ag.de.

ARNOLD ▸ *FS-Satteldach-Güterwagen für N*



„Zwei kleine Italiener, am Bahnhof da kennt man sie", so beginnt ein Schlager aus den 50er-Jahren. Auch die abgebildeten Güterwagen der Italienischen Staatsbahnen (FS) gehörten zu den häufigen Gästen in deutschen Bahnhöfen. Nachdem es die neu konstruierten Modelle anfänglich nur in einer Zugpackung gab, sind die Wagen nun für die Epoche III einzeln, für die Epoche IV im Zweier-Set erhältlich. Außerdem rollt ein Set der Graz-Köflacher-Bahn (GKB) an, das eine Köf und drei Güterwagen enthält. Desweiteren erscheinen lange Halberstädter in Epoche-V-Ausführung der DB AG

KIBRI ▸ *Tanklager der Miro in N*

Die Miro-Tanklager-Abfüllstation erscheint nun auch in N-Baugröße und umfasst zwei Hochtanks, ein Büro-Gebäude mit Abfüllanlage und einen Zaun. Im H0-Bereich feiert Kibri 50 Jahre Unimog mit einem LKW-Vierer-Set. Modellbahner werden auch mit dem Schienentiefladewagen Uaai 687.9 mit Transformator bedacht.

KLEIN ▸ *Türkiser Fas der SNCB*



Die bunten H0-Güterzüge der Epoche V bereichert ein beim Vorbild zum Schrotttransport eingesetzter Fas (Bild) der Belgischen Staatsbahnen (SNCB). Eine wichtige Wagengattung stellten bei der DR die kurzen Vierachser OOtu dar (Probefahrt ab Seite 82). In einem Zwei-Wagen-Set erscheinen ein Kesselwagen der Bauart Deutz und ein offener Oppeln in Epoche-II-Ausführung.

TRIX ▸ *Württembergische K in H0*

Die K der württembergischen Staatseisenbahnen erscheint nun als Gleichstromlok (Test ab Seite 88) im Trix-Programm. Das Modell verfügt wie das Märklin-Pendant über ein Metall-Gehäuse und über einen Antrieb in der Lokomotive.

ROCO ▸ *E 16 der Deutschen Bundesbahn in H0*



Viele Modellbahner dürften mit Spannung die Epoche-III-Variante von Rocos E 16 (Bild) erwartet haben. Das Modell, das gegenüber der Reichsbahn-Lok zahlreiche Formänderungen aufweist, ist in Gleich- und in Wechselstromausführung lieferbar. Ebenfalls für beide Systeme bringen die Salzburger die DRG-Ausführung ihrer 18.4 in den Handel. Erstmals für die Märklinisten gibt's die 290. Wieder da ist die 143 in S-Bahn-Ausführung. Für den Euro wirbt die 1044 018 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Skandinavien-Fans freuen sich sicher über einen offenen Vierachser Eaos und den Schiebewandwagen Habbillns der Dänischen Staatsbahnen (DSB) sowie den Schiebewandwagen Habbins der Schwedischen Staatsbahnen (SJ). Für die Liebhaber der Epoche II erscheint der gedeckte Gmhs Bremen mit Bremserbühne. N-Bahner können nun in ihre Interregios statt des Bistro-Wagens einen IC-Großraumwagen mit Snack-Point einstellen.

US-Corner



Genau richtig zur Gartenbahnsaison kommt die GP7 von USA-Trains. Das Vorbild wurde zwar schon zwischen 1949 und 1953 gebaut, trotzdem fahren heute noch viele der Mehrzweckloks (General Purpose, GP) bei kleineren Bahngesellschaften. Mit über 2700 gebauten Exemplaren ist die Lok wahrlich eine Großserien-Maschine. Ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis verbindet übrigens Vorbild und Modell. Die fein detaillierte Kunststoff-Nachbildung fährt auf LGB-Gleisen und kann auch in einer Digital-Ausführung geliefert werden. Angetrieben wird das Modell auf allen vier Achsen.

Groß und detailreich: Die GP7 von USA-Trains beeindruckt.

WEINERT MODELLBAU ▸ *Prellbock für Spur 0*



Damit die Zugfahrt nicht im Gelände endet, bietet Weinert nun einen Prellbock (Bild) aus Messing-Gussteilen an. Die Nachbildung kann vorbildgerecht ab der Epoche II eingesetzt werden. Derselbe Typ wird auch für die Spur N gefertigt. Für Straßenszenen nahmen die Weyhener Absperrgitter ins Programm. Die H0-Bahner dürfen sich über die preußische T3 in Länderbahn-, DRG- und DB-Ausführung freuen. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe/Dreye, Tel. (04203)9464, Fax (04203)5230.

UDM-MODELLE ▸ *Zweiwege-Unimog in N*

Der ganz aus Metall hergestellte Unimog wird durch einen Faulhaber-Motor angetrieben. Lieferbar sind unter anderen ein Oberleitungs-Service-Wagen (Bild) mit aus Neusilber geätzter Montagebühne in THW-blauer Lackierung, in Kommunal-Orange oder in einem hellgrauen Farbton.



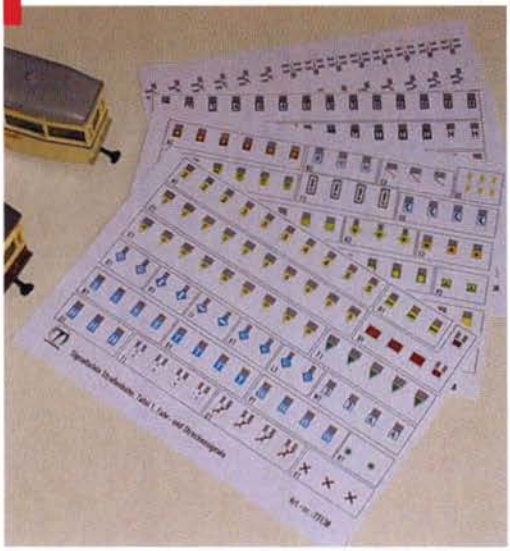
PIKO ▸ *Schiebewandwagen für H0-Cargo*

Eine komplette Neukonstruktion ist das H0-Modell des Großraum-Schiebewandwagens Hbis-tt 293 (Bild), das die Sonneberger jetzt an den Fachhandel ausgeliefert haben. Das Vorbild wurde 1997 unter Verwendung von Fahrgestellen ausgemusterter Schiebewandwagen der Gattung Hbis 294/295 für DB Cargo entwickelt. Als weitere Variante eines Kühlwagens der Länderbauart rollt nun der bei der niederländischen Staatsbahn NS eingestellte Waggon der Kühlhausfirma Fyffes in Epoche-III-Beschriftung in die Ladenregale. Als Baumusterlok E9301 der DRG ist die letztjährige Piko-Neuentwicklung jetzt auf dem Markt. Die Wechselstromausführung verfügt über einen Lokdecoder fürs Märklin-Motorola-Format.



NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

BERTRAM MENZL ▸ *H0-Straßenbahn-Signaltafeln*



Wie die Eisenbahn, so bedarf auch der Straßenbahnbetrieb einer Signalisierung. Die Signaltafeln (Bild) von Bertram Menzl enthalten eine Auswahl nach SO Strab 1976 (DDR) und SO Strab 1987, die heute in Deutschland gilt. Einige städtespezifische Sonderzeichen sind ebenfalls vermerkt. Die Bedeutungen und Herkunft der Signaltafeln erläutert eine Beschreibung. Die Packung enthält vier A-6-Bögen mit über 300 Signaltafeln und Zusatzzeichen, zwölf Maste und Montagehinweise.Info: Betram Menzl, Franz-Mehring-Str. 134, 08058 Zwickau, Tel. (0375)2047048.

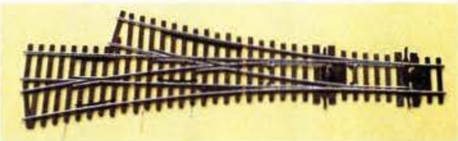
SACHSENMODELLE ▸ *Beiwagen VB 140 der DR*



Im Unterschied zu früheren Lieferungen weist der Beiwagen VB 140 (Bild) nun große rote Schlussleuchten auf. Wieder aufgelegt wurden die beiden Länderbahn-Packwagen Pw sachs 07 in brauner Farbgebung für Güter- und grauer Lackierung für Personenzüge.

PECO ▸ *Dreiwegweiche SLE 199 in Code 75*

H0-Bahner werden mit der Dreiwegweiche SLE 199 (Bild) mit Code-75-Profil bedacht. Für die N-Spur ist nun die kurze Kreuzung SLE 393F ausgeliefert.



HEICO ▸ *Schlackenkran Traunstein in H0*



Aus der Messingbausatz-Serie kommt der Schlackenkran Traunstein in der Baugröße H0 zur Auslieferung. Info: Heico-Modell, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg.

BREKINA ▸ *Unimog 411 in H0*

Ein wichtiger Geländelastwagen der 50er- und 60er-Jahre war der Unimog 411. Das nun von Brekina produzierte Modell hat den überarbeiteten Typ von 1957 mit Ganzstahlführerhaus zum Vorbild. Die Nachbildung steht auf echter Gummibereifung. Mit einer Sonderpackung gedenken die Teninger des ersten VW Golf GTI. In dem Set findet der Käufer je einen weißen, schwarzen und roten Flitzer und außerdem einen Nachdruck des ersten GTI-Prospekts. Stilecht ist die Packung über die VW-Händler-Organisation erhältlich.

SCHMALSPUR-KÖNIG ▸ *LAW-Triebwagen in H0m*



Die Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund (LAW) beschaffte 1934 die vierachsigen Triebwagen des Typs Frankfurt bei der Waggonfabrik Wismar. Das Modell treibt ein Faulhaber-Motor auf alle Achsen an. Letzteren besaß der Triebwagen Jan Reiners der Kleinbahn Bremen Tarmstedt, den der Kleinserienspezialist als Variante anbietet nicht. Info: Schmalspur-König, Dannhalmsweg 20, 26441 Jever, Tel. (04461)3662, Fax (04461)913818.

HERPA ▸ *Mercedes Actros des ADAC in H0*



Im Pannenfall holt der ADAC nun auch Modellautos mit dem Actros-Hängerzug (Bild). Während die C-Klasse schon älter ist, kommt die Feuerwehr-A-Klasse wie der Lkw direkt aus dem Herpa-Werk. Das Cabrio des BMW M 3 rollt in Dunkelgrau und einem Goldton in die Sommerferien. Hat sich der Fahrer einen Sonnenstich geholt, so eilt das Deutsche Rote Kreuz Rheinhessen-Nahe mit einem Mercedes Sprinter zu Hilfe. Außerdem verstopft ein MAN-TG-Hängerzug mit Pritsche die H0-Straßen. Bemerkenswert an dem Brummi ist der fein detaillierte Anbaukran und der Tandem-Achs-Anhänger. Nicht nur US-Fans werden sich wohl den Freightliner-Tanksattelzug mit Exxon-Beschriftung kaufen.

WIKING ▸ *Fest-Koffer-Lkw mit Köstritzer in H0*



Stimmt etwas nicht mit der Ladung?: Jedenfalls stoppt der Zoll-Astra den Köstritzer-Fest-Koffer-Lkw auf MB-Econic-Basis. Beide H0-Modelle (Bild) gehören ebenso wie der Feuerwehr-Passat und der Golf-Variant-Notarztwagen zur aktuellen Monatsauslieferung. Die Mercedes-S-Klasse und der Audi A6 sind nun auch in dezentem Schwarz beziehungsweise Anthrazit beim 1:87-Autohändler angekommen. Derweil freuen sich die Straßenbauer, dass sie nun mit dem Mini-Bagger HR 18 den H0-Asphalt aufreißen können. Zum 150-jährigen Bestehen der Berliner Berufsfeuerwehr hat Wiking im Rahmen seines Klassiker-Programms ein Dreierset aus dem historischen Einsatzfuhrpark der Hauptstadt-Blauröcke aufgelegt, den Ford FK 2500 als Unterstützungsfahrzeug, den einst bei den Feuerwachen Tempelhof und Tegel stationierten Unimog S404 als TroLF 750 und den Kranwagen Kw 15 auf Magirus-Deutz-Uranus-Fahrgestell.

PM MODELLBAU ▸ *Feuerwehr-Robur in H0*



Mit dem Mehrzweckkoffer LO 3001 FRMU5/MZ war der Robur (Bild) ab 1990 bei der Berliner Feuerwehr im Einsatz Der Kurzschnauzer Krupp Drache mit seinem charakteristischen Bulldoggen-Gesicht wurde beim Vorbild ab 1955 gebaut. Möller bringt ihn als zweiachsigen Kipper. Info: PM Modellbau, Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195, 60431 Frankfurt/Main, Tel. (069)512263.

HAPO ▸ *Zehn-Meter-Drehscheibe für Spur N*



Die putzige N-Drehscheibe (Bild) hat im Modell eine Bühnenlänge von sechs Zentimetern. Die Grube ist aus Kunststoff, die Bühne ganz aus Messing gefertigt. Die kleine Feldbahn-Diesellok Diema DS 30-1 in der Spurweite H0e wird durch einen Fünfpoler mit Schwungmasse angetrieben. Ab sofort liefert der Kleinserien-Spezialist seine Fahrzeuge auch digital nach NMRA-DCC-System aus. Info: Hapo, H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, Fax (08246)1431.

TILLIG ▸ *Margarine-Transportwagen in TT*



Den Margarine-Wagen (Bild rechts) zeichnen eine feine DB-Beschriftung, eine geätzte Bremserbühne und die serienmäßige Kurzkupplung aus. Den Namen Poyntz erhielt die V 36 (Bild) nach dem früheren Eisenbahn-Betriebsleiter der Britischen Rheinarmee. Der vierachsige DB-Containertragwagen des Typs Rs (Bild Mitte) hat keine militärische Vergangenheit. Er trägt zwei Nedlloyd-Tankcontainer und ist nach der Epoche IV beschriftet. Der A4üme rollt in blauer Ursprungsfarbgebung an.

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

NOCH BIS SO 04.11.

Ausstellung: Wie die Eisenbahn den Westerwald erschloss. Landschaftsmuseum Westerwald, Im Burggarten, 57627 Hachenburg, Tel. (02662)7456, Fax (02662)4654, E-Mail: Landschaftsmuseum-WW@t-online.de.

SA 23.06. UND SO 24.06.

Feldbahnfahrten bei der Wilden Erika ab Wörme. Feld- und Kleinbahn Betriebs-gGmbH, Postfach 2001, 21239 Buchholz/Holm-Seppensen, Tel. (04187)32005. Auch 30.06., 01., 07., 08., 14., 15., 21., 22., 28., 29.07.

Dampftage bei der Museumsdampfkleinbahn Hoorn-Medemblik (Niederlande), Info: http://www.museumstoomtram.nl.

Straßenbahnfest im hannoverschen Straßenbahn-Museum, Hohenfelser Str. 16, 31319 Sehnde-Wehmingen, Tel./Fax (0511)6463312.

Mit dem MAN-VT 11 der Niederlausitzer Eisenbahn zum Stadtfest in Luckau. (14)

Mit dem Wachtl-Express von Bayern nach Tirol, ab Kiefersfelden. Museumseisenbahn Wachtl, Pendlingstr. 6, 83088 Kiefersfelden, Tel. (08033) 8874. Auch 7., 21.07., 25.08.

Pforzheim – Bad Wildbad u.z. mit 01 519 und V 100 1041. (3)

Zweizugbetrieb Amstetten – Gerstetten mit 75 1118 und Lok 11 der GES. (6)

Dampfwochenende auf der Kleinbahn Kassel – Naumburg. Hessencourrier, Kaulenbergstr. 5, 34131 Kassel, Tel. (0561) 35925.

Moorexpress Osterholz-Scharmbeck – Stade, mit VT 798 und VT 628. Gästeinformation Worpswede, Bergstr. 13, 27726 Worpswede, Tel. (04792)950121, Fax (04792)950123, Internet: www.moorexpress.net. Sa, So, feiertags bis 03.10.

SA 23.06.

Mit V 100 1023 zur Werksbesichtigung bei Piko in Sonneberg. BSW-Gruppe V 100 Bw Hof, M. Ziegler, Bussardweg 12, 95030 Hof, Tel./Fax (09281)65564.

Mondscheinfahrt auf der Selketalbahn. H. Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder/Harz, Tel. /Fax (039485)61661.

Feld- und Kleinbahnen im Rhein-Main-Gebiet. (5)

SO 24.06.

Sonderzug Kilius Hamburg – Kiel mit 01 1100. Rendsburger Eisenbahnfreunde, Brückenstr. 2, 24537 Neumünster, Tel./Fax (04321)16672.

Dampfzugfahrten Riedlingen – Ehingen, mit 52 7596. (3)

Dampfzug Nördlingen – Dinkelsbühl. (13) Auch 15., 22., 29.07.

Lüneburg Süd – Sodersdorf. (10)

Rahden – Uchte mit VT 98. (11)

Plandampf Tübingen – Horb, mit 64 419. (3)

Schienenarchäologie in Rheinhessen. (5)

Tagessonderfahrt S-Bahnhof Bochum-Dahlhausen – Sondern am Biggesee, mit 38 2267. (1)

Foto-Sonderfahrt rund um Lengerich, mit VT 03 der Teutoburger Wald-Eisenbahn. Arge Schienenverkehr Münsterland, M. Schumann, Gertrudenstr. 18, 48149 Münster, Fax (0251)277443.

Pendelfahrten Amstetten – Oppingen mit 99 7203. (7) Auch 15., 29.07.

FR 29.06. BIS SO 01.07.

Mit dem MAN-VT 11 der Niederlausitzer Eisenbahn zum Schliebener Moienmarkt. (14)

SA 30.06. UND SO 01.07.

Dieselloks und Pferde im Einsatz bei der Historischen Schlahnstedter Feldbahn. K. Kunte, Breite Str. 41, 38838 Eilenstedt, Tel./Fax (039425)2053.

Bahnhofsfest in Oberrittersgrün auf dem Gelände des Sächsischen Schmalspur-Museums. SSM, Kirchstr. 4, 08355 Rittersgrün.

Museumswochenende der IG Historischer Nahverkehr in Magdeburg, Museumsdepot Sudenburg, Halberstädter Str. 133, Tel. (0391)6200311. Auch 25., 26.08.

Ebermannstadt – Behringersmühle mit dem Adler. (9) Auch 07., 08., 14., 21, 22., 29.07.

Ausstellungseröffnung „100 Jahre Härtsfeldbahn" im Härtsfeldmuseum Neresheim. Härtsfeld-Museumsbahn, Postfach 9126, 73416 Aalen, Tel. (07361)87587.

SA 30.06.

Berlin – Salzwedel mit 52 8177. (9)

SO 01.07.

Ulm – Giengen mit 75 1118. (6)

Nördlingen – Dinkelsbühl mit VT 98. (13) Auch 05.08.

Dampfschnellzug Tübingen – Straßburg mit 01 519. (3)

Dampfzugfahrten auf der Ruhrtalbahn Hattingen – Wengern-Ost. (1) Auch 22.07., 05.08.

Grubenbahnfahrten im Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia in 58452 Witten-Bommern, Tel. (0177)4938504, Fax (02302) 30265. Auch 15.07., 05.08.

Oldendorf – Bohmte mit 86 744. (11)

Dampfpendelfahrten Ibbenbüren – Bad Laer, mit 52 3655. Eisenbahn-Tradition e.V., Postfach 1233, 49512 Lengerich, Tel. (05481) 82914, Fax (0251)63658. Auch 22.07.

Historische Straßenbahnfahrzeuge im Betrieb in Magdeburg zwischen Depot Sudenburg und Bahnhof Neustadt. IG Historischer Nahverkehr in Magdeburg, Museumsdepot Sudenburg, Halberstädter Str. 133, Tel. (0391)6200311.

Fahrtag bei der Steinertseebahn. MBC Kassel, Postfach 102651, 34026 Kassel, Tel. (0561)83181. Auch 15.07., 05.08.

DI 03.07. BIS MI 11.07.

Eisenbahn-Nostalgie in Norwegen. (2)

SA 07.07. UND SO 08.07.

52 7596 bei der HzL-Veranstaltung 100 Jahre Gammertingen – Kleinengstingen. (3)

Schwimmbadfest bei der Preßnitztalbahn. (4)

SA 07.07.

Plandieselverkehr Porzellanzug Bad Steben – Selb mit V 100 1023. BSW-Gruppe V 100 Bw Hof, M. Ziegler, Bussardweg 12, 95030 Hof, Tel./Fax (09281)65564. Auch 04.08, 01.09.

Obus-Sonderfahrt zum Esslinger Bürgerfest. Stuttgarter Historische Straßenbahn, Strohgäustr. 1, 70435 Stuttgart, Tel. (0711) 822210.



Foto: Norbert Reutter-Amthof

Die Nördlinger E 94 192, hier beim Umsetzen in Weilheim.

DO 05.07. BIS MO 09.07.

Bernina- und Glacier-Express. (2) Auch 11. - 16.10.

FR 06.07. AUF SA 07.07.

Nachtfahrt im Sonderzug Hanse-Express Hamburg – Osnabrück mit 01 1100. Rendsburger Eisenbahnfreunde, Brückenstr. 2, 24537 Neumünster, Tel./Fax (04321)16672.

SA 07.07. BIS SO 15.07.

Museumswoche im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg. (12) Auch 11. - 19.08.

SO 08.07.

Mit Dampf von Schorndorf nach Rudersberg zum Bahnhofsfest. DBK-Historische Bahn, Am Westbahnhof, 74405 Gaildorf, Tel. (07971)911333.

Sonderzug Schimmelreiter mit 01 1100. Rendsburger Eisenbahnfreunde, Brückenstr. 2, 24537 Neumünster, Tel./Fax (04321)16672. Auch 01.08.

Abschied von der V 100 im Coburger Land. BSW-Gruppe V 100 Bw Hof, M. Ziegler, Bussardweg 12, 95030 Hof, Tel./Fax (09281)65564.

Nördlingen – Harburg mit Altbau-E-Lok. (13) Auch 12.08.

Minden-Oberstadt – Kleinenbremen – Hille mit Preußenzug und pr. T 11. (11) Auch 22.07.

Lüneburg-Süd – Soltau. (10)

FR 13.07. BIS MO 16.07.

Dampf rundum in Flensburg, u.a. mit 01 1100 und 24 009 sowie der Angelner Dampfeisenbahn. Volldampf GbR, Ballast-

–TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Kurzfristige Änderungen des Programms sind möglich.

• SWR 3 zeigt „Eisenbahn-Romantik" jeweils sonntags um 17.45 Uhr sowie als Wiederholung am darauf folgenden Samstag um 14.45 Uhr. Die Themen lauten:
24.06.: Güterverkehr im Aufwind
01.07.: Schwedens wilder Norden
08.07.: Mt. Washington – Das letzte Zahnradabenteuer
15.07.: Reiseziel Frankreich
22.07.: Faszination Modellbahn
29.07.: Reiseziel Griechenland

• Der MDR strahlt „Eisenbahn-Romantik" am Freitagnachmittag aus. Weiterhin läuft die Sendereihe in N3 mittwochs, 16 Uhr.

• In 3 Sat laufen Wiederholungen teils älterer Eisenbahn-Romantik-Sendungen:
21.06., 13.30 Uhr: Schätze aus Amateur-Archiven; 03.07., 15.55 Uhr: Reiseziel Österreich; 05.07., 13.30 Uhr: MOB – Montreux Oberland Bahn; 12.07., 13.30 Uhr: Bahn-Reaktivierungen; 26.07., 13.30 Uhr: Dampfnostalgie am Vierwaldstädter See; 31.07., 16 Uhr: Schmalspurdampf.

brücke 9, 24937 Flensburg, Tel. (0461)1504083.

Fr 13.07.

Kindertag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (1) Auch 10.08.

SHB-Sommernachtsfahrt mit historischen Stuttgarter Bussen und Straßenbahnen. Stuttgarter Historische Straßenbahn, Strohgäustr. 1, 70435 Stuttgart, Tel. (0711) 822210.

Sa 14.07. bis Mo 23.07.

Technische Nostalgie in Südschweden. (2)

Sa 14.07. bis Sa 21.07.

Bahnerlebnis Rhätische Bahn (2)

Sa 14.07. und So 15.07.

Lübeck – Malente mit V200007 oder 528177. (9) Auch 22, 29.07.

Sa 14.07.

Nürnberg – Reichenbach/Vogtl. mit 411185. (9)

Berlin – Plauen mit E0410 und 031010. (9)

So 15.07. bis Sa 21.07.

Bahnerlebnis Ostsee. (2)

So 15.07.

75 Jahre Straßenbahn Esslingen – Denkendorf. Stuttgarter Historische Straßenbahn, Strohgäustr. 1, 70435 Stuttgart, Tel. (0711) 822210.

Dampftag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (1)

Plandampf Tübingen – Horb, mit 527596. (3)

Winsen/Luhe Süd – Amelinghausen. (10) Auch 12.08.

Bahnhofsfest in Ebermannstadt. Dampfbahn Fränkische Schweiz. (9)

So 15.07. bis So 22.07.

Von Gipfel zu Gipfel. (2)

Sa 21.07. und So 22.07.

Mit dem MAN-VT11 der Niederlausitzer Eisenbahn zum Dorffest Groß Leuten. (14)

Sa 21.07.

Vogtlandrundfahrt mit 503616. Zwickau – Reichenbach – Falkenhain – Adorf, zurück über Jubiläumsstrecke. (12)

Lübeck – Kiel (Schönberger Str.) mit 528177. (9)

So 22.07.

Frankenkurier. Von Schwarzenberg über Jubiläumsstrecke zum DDM Neuenmarkt-Wirsberg. (12)

Rahden – Uchte mit VT98. (11)

Pendelfahrten Amstetten – Gerstetten mit 751118. (6) Auch 12.08.

Fr 27.07. bis So 05.08.

Bahnerlebnis Schottland. (2)

Sa 28.07.

Lübeck – Oldenburg/Holstein mit 528177. (9)

Der Selketal-Express zum Brocken. H. Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder/Harz, Tel. /Fax (039485)61661.

Foto-Sonderfahrt im Dreieck Pritzwalk, Löwenberg, Gransee mit PEG-Triebwagen. Arge Schienenverkehr Münsterland, M. Schumann, Gertrudenstr. 18, 48149 Münster, Fax (0251)277443.

So 29.07. bis Do 02.08.

Bergbahnen im schönen Engadin. (2)

So 29.07.

Foto-Sonderfahrt Pritzwalk – Neustadt/Dosse – Rathenow – Brandenburg. Arge Schienenverkehr Münsterland, M. Schumann, Gertrudenstr. 18, 48149 Münster, Fax (0251)277443.

Abschiedsfahrt mit Fiffi (996102) auf der Selketalbahn. H. Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder/ Harz, Tel. /Fax (039485)61661.

Mi 01.08.

Feriendampfzugfahrten Horb – Pforzheim mit 527596. (3) Auch 08., 15., 22., 29.08.

Do 02.08.

Feriendampfzugfahrten Horb – Hausach mit 527596. (3) Auch 09., 16., 23., 30.08.

Do 02.08. bis Mo 06.08.

Bergbahnen am Vierwaldstätter See. (2)

So 05.08.

Mit dem MAN-VT11 der Niederlausitzer Eisenbahn zum Dorffest Schlepzig. (14)

Mi 08.08. bis Mi 15.08.

Tatra-Puszta-Express. (2)

Sa 11.08.

Cottbus – Warnemünde mit der Weißen Lady (143001) zur Hanse-Sail. Lausitzer Dampflok Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Fax (035601)56254.

Sa 18.08. und So 19.08.

Lokschuppenfest im ehemaligen Bw Siegen. Eisenbahnfreunde Betzdorf e.V., Königsberger Str. 2, 57518 Betzdorf, Tel. (02734)438580.

Sa 18.08.

Tagesfahrt Köln Hbf – Pfannenberg – Weitefeld – Troisdorf – Bonn-Beuel mit MAN-Triebwagen. Freundeskreis Rhein-Sieg-Eisenbahn, M. Schnippering, Beueler Bahnhofsplatz 24, 53225 Bonn

So 26.08.

Elbe-Dampf mit 503616. (12)

Sa 15.09.

Mönchengladbach – St. Goarshausen mit dem Nostalgie-Salonwagenzug und 01118. Heimatverein Odenkirchen, Burgfreiheit 71, 41199 Odenkirchen. Tel. (02166)680122.

So 16.09.

Mönchengladbach – Montzen mit dem Nostalgie-Salonwagenzug und 01118. Heimatverein Odenkirchen, Burgfreiheit 71, 41199 Odenkirchen. Tel. (02166)680122.

MODELLBAHN

Dauerausstellung

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee. Täglich geöffnet. Inge Reichhardt, Tel. (07582) 934028.

Mi 20.06.

Modell-Eisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee geöffnet, Möserweg 37. Tel. (07524) 5312. Auch 04., 18.07., 15., 29.08.

Sa 23.06. und So 24.06.

Modellbahntage im Bahnhof Kreuztal. EF Betzdorf, Königsberger Str. 2, 57518 Betzdorf, Tel. (02734) 438580.

Gartenbahnfest in der Kleingartenkolonie Birkenwäldchen, Berlin-Charlottenburg, Spandauer Damm 152. W. Krause, Tel. (030)3413959.

Gartenbahn in Frohnau geöffnet. Annaberger Modelleisenbahnverein Oberes Erzgebirge e.V., Louise-Otto-Peters-Str. 15, 09456 Frohnau. Auch 30.06., 01., 07., 08., 14., 15., 21., 22., 28., 29.07.

So 24.06.

Modellbahnschau in 63825 Schöllkrippen. Eisenbahnfreunde Kahlgrund, G. Seitz, Seitzenbergstr. 2, 63825 Schöllkrippen, Tel. (06024) 630058.

Börse in 45659 Recklinghausen, Vestlandhalle. Breitenbach, Tel. (02553)98773, Fax (02553)98775.

Börse in 29227 Celle-Westercelle, Autohaus am Ohlhorstberge 5. Verein für Modelle und Originale, Tel. (05141)940171, Fax (05141)940195.

Börse in 46485 Wesel, Niederrheinhalle, An de Tent. M & R.P. Cremer, Tel. (02103) 51133, Fax (02103)52929.

So 01.07.

Fahrbetrieb im „Lok Land", in 95152 Selbitz, Tel. (09252) 92294. Auch 08., 15., 22., 29.07., 05., 12.08.

Ausstellung: „Aus dem Mutterland der Eisenbahn - Englische Lokmodelle". Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld), Tel. (0ß2546)1393. Auch 05.08.

Börse in 86825 Bad Wörishofen. Graf, Tel./Fax (08261)6142.

Börse in 45721 Haltern, Mehrzweckhalle am Lippspieker. Breitenbach, Tel. (02553)98773, Fax (02553)98775.

Börse in 20259 Hamburg, Hamburghaus, Doormannsweg 12. Verein für Modelle und Originale, Tel. (05141)940171, Fax (05141)940195.

Börse in 50667 Köln, Gürzenich, Martinstr. M & R.P. Cremer, Tel. (02103) 51133, Fax (02103)52929.

Sa 07.07.

Börse in Dresden, Kulturpalast am Altmarkt. G. Steglich, Föhrenweg 9, 82383 Hohenpeißenberg, Tel./Fax (08805)8138.

Sa 14.07.

Börse in 23774 Heiligenhafen, Kursaal Ferienzentrum. Breitenbach, Tel. (02553)98773, Fax (02553)98775.

So 15.07.

Börse in Donauwörth, Schwabenhalle. M. Gerstmayer, Tel. (0174)6449638, Fax (0906)4509.

Börse in 23554 Lübeck, Musik- und Kongresshalle. Breitenbach, Tel. (02553)98773, Fax (02553)98775.

So 22.07.

Börse in 24537 Neumünster, Stadthalle. Breitenbach, Tel. (02553)98773, Fax (02553)98775.

So 29.07.

Börse in 44642 Castrop-Rauxel, Europahalle. Breitenbach, Tel. (02553)98773, Fax (02553)98775.

Sa 18.08. und So 19.08.

Dampfmodellbauertreffen bei der Mansfelder Bergwerksbahn. MBB, Postfach 1240, 06284 Lutherstadt Eisleben, Tel./Fax (034772)27640.

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

Die häufigsten ADRESSEN

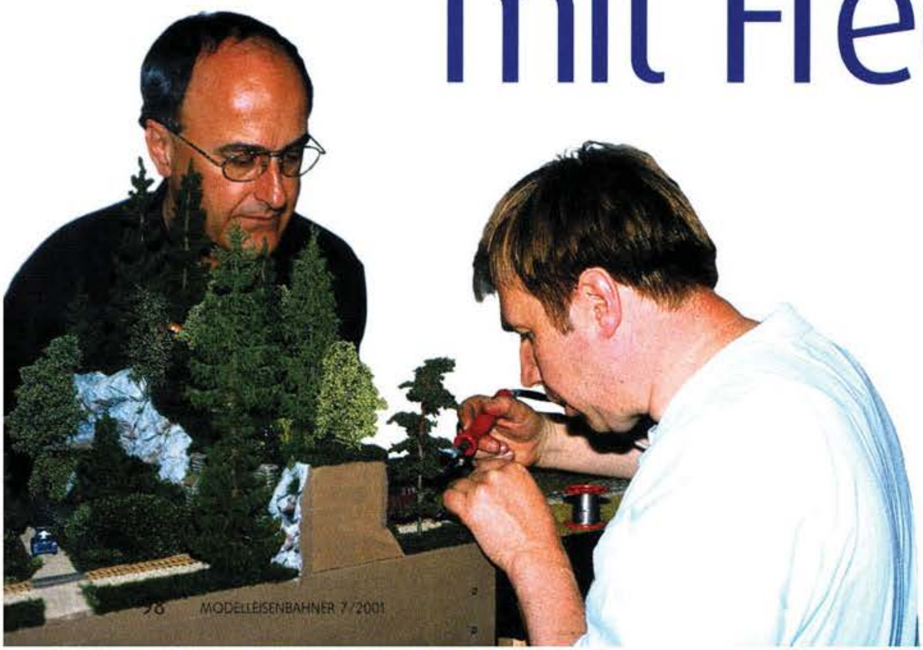
Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234)492516.**
2. **IGE-Bahntouristik, Ostbahnstr. 61, 92217 Hersbruck, Tel. (09151) 817200, Fax (09151) 817210, E-Mail: ige-eurotrain@t-online.de.**
3. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel (07071)76744, Fax (07071)76749, E-Mail: efznesa@t-online.de.**
4. **IG Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343)80800, Fax (037343) 80809.**
5. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Referat Studienreisen, Postfach 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, E-Mail: reisen@dgeg.de.**
6. **Ulmer Eisenbahnfreunde, Lokalbahn Amstetten – Gerstetten, Renate Berka, Waldstr. 11, 89284 Pfaffenhofen-Roth, Tel./Fax (07302) 6306, Internet: www.uef-dampf.de,**
7. **Ulmer Eisenbahnfreunde, Sektion Albbähnle, Familie Biro, Buchenweg 7, 73340 Amstetten, Tel./Fax (07331)7979, Internet: www.uef-dampf.de.**
8. **Berliner Parkeisenbahn, An der Wuhlheide 188, 12459 Berlin-Köpenick, Tel. (030)29743259, Internet: www.parkeisenbahn.de.**
9. **DB Museum, Verkehrsmuseum Nürnberg, Nostalgiereisen, Lessingstr. 6, 90443 Nürnberg, Tel. (0911)2192424, Internet: www.dbmuseum.de, E-Mail: dbnostalgie@dbmuseum.de.**
10. **Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Postfach 1208, 29446 Dannenberg, Tel./Fax (05861)2614.**
11. **Museums-Eisenbahn Minden e.V., Postfach 110131, 32427 Minden, Tel./Fax (0571)580337.**
12. **Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., c/o Olaf Gläser, Schlossteichstr. 9, 09113 Chemnitz, Tel. (0371)3302696, Internet: www. eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.**
13. **Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen, Ekkehard Böhnlein, Postfach 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083)340, Fax (09083)388.**
14. **Deutsche Regionaleisenbahn GmbH, Mittelstr. 20, 12529 Schönefeld, Tel. (030)29729533, Fax (030) 29729534, E-Mail: deutsche.regionaleisenbahn@t-online.de**



In Langen trafen sich Finescale-Freunde und machten Betrieb auf einem 30 Meter langen Modularrangement mit vier Bahnhöfen. Doch beim Fremo gibt's viel mehr als nur Module.

Viel Spaß mit Fred



Fred ist kein lustiger Modellbahner, sondern der Name einer Eigenentwicklung des Freundeskreises Europäischer Modelleisenbahner (Fremo). In voller Länge heißt Fred **Fr**emos **e**lektronischer **D**rehregler. Er ist eine von vielen guten Ideen der rührigen Vereinigung.

Die hessische Stadt Langen war vom Himmelfahrtstag bis zum darauf folgenden Wochenende Treffpunkt für H0-Finescale-Bahner. Unter Finescale versteht man den Fahrzeugbau, der das Vorbild mit möglichst wenigen Kompromissen ins Modell umsetzt. Bei der als H0-Finescale-Tage mit Fremo-Beteiligung ausgeschriebenen Veranstaltung bestaunten die Gäste bis zu 30 Meter lange Modularrangements und als Kontrast eine gerade einmal einen Quadratmeter große H0e-Anlage.

Die Geschichte des Fremo ist auch die Geschichte des großen Traums von einer eigenen Anlage mit langen Fahrstrecken, großen Kurvenradien und vorbildnahem Betriebsablauf.

Zu Beginn der 80er-Jahre setzten sich Modellbahner zusammen und entwickelten die Idee des dezentralen Anlagenbaus. Das heißt, jeder dieser Modellbahner baute daheim an seinem Teil der transportablen Anlage, um sie dann zu Treffen in einem größeren Raum mitzubringen. Dies bedingte einen genormten Übergang zwischen den Segmenten. Durch die Verwendung gleichartiger Kopfstücke an jeder Seite wurde das Segment zum Modul. So gründete sich der Fremo, der eigentlich ein Modellbahnverein

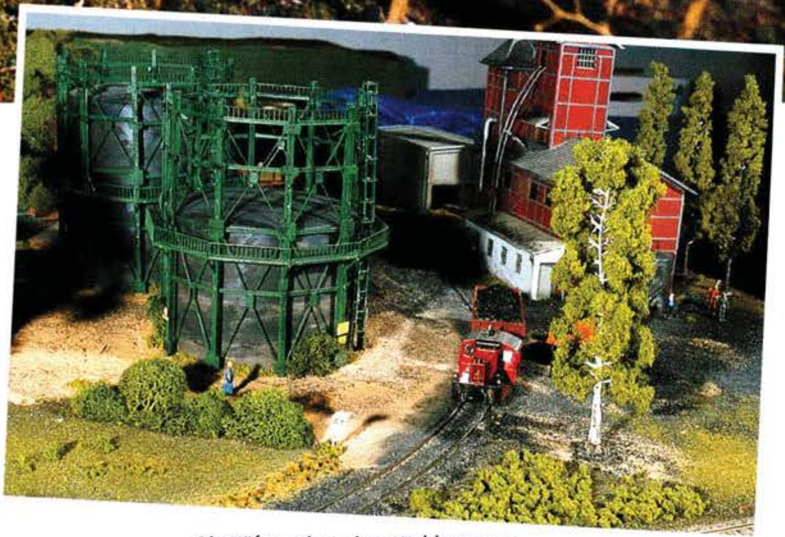


Der VT 628 verlässt auf der Anlage der Modellbaugruppe Dreieichbahn die Nachbildung des Waldes an den Tennisplätzen bei Buchschlag.

ist, dessen Mitglieder aber in Europa verteilt sind.

Auf den mehrmals im Jahr in verschiedenen Regionen stattfindenden Treffen steht neben dem Erfahrungsaustausch der Fahrbetrieb im Vordergrund. Streckenlängen bis 500 Metern und mit vielen Betriebsstellen verlangen geradezu nach Fahrplanverkehr. Neben H0 gibt es auch Fremo-Modellbau in anderen Baugrößen.

Die Treffen stehen auch Interessierten offen, die selbst keine eigenen Module oder Fahrzeuge mitbringen können. Die Ausar- →



Die Köf rangiert einen Kohlewagen ins Anschlussgleis des Gaswerks. Die Gebäude bestehen aus veränderten Industriebausätzen.

Die Brücke auf Thomas Langners Modul entstammt dem Sortiment des Zubehör-Herstellers Kibri und erhielt ein neues feines Geländer.





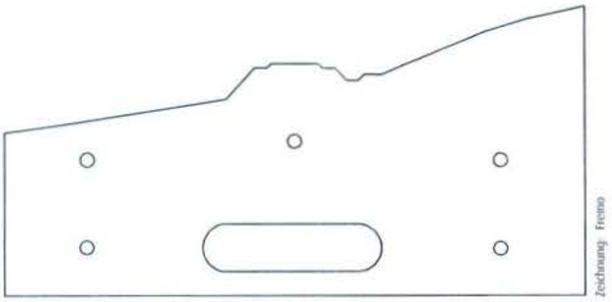
Die H0e-Anlage von Sven Arved Koch zeigt jede Menge Details und viel Eisenbahnbetrieb auf kleiner, aber liebevoll gestalteter Fläche.



Den Seminarteilnehmern erläutert Peter Thomin (1. von links) die Arbeitsgänge beim Abdrehen von NEM-Radsätzen auf H0-Finescale-Maße.



Jürgen Koch (1. von rechts) erklärt den anderen Teilnehmern den Anschluss von Fred an das Twincenter von Fleischmann.

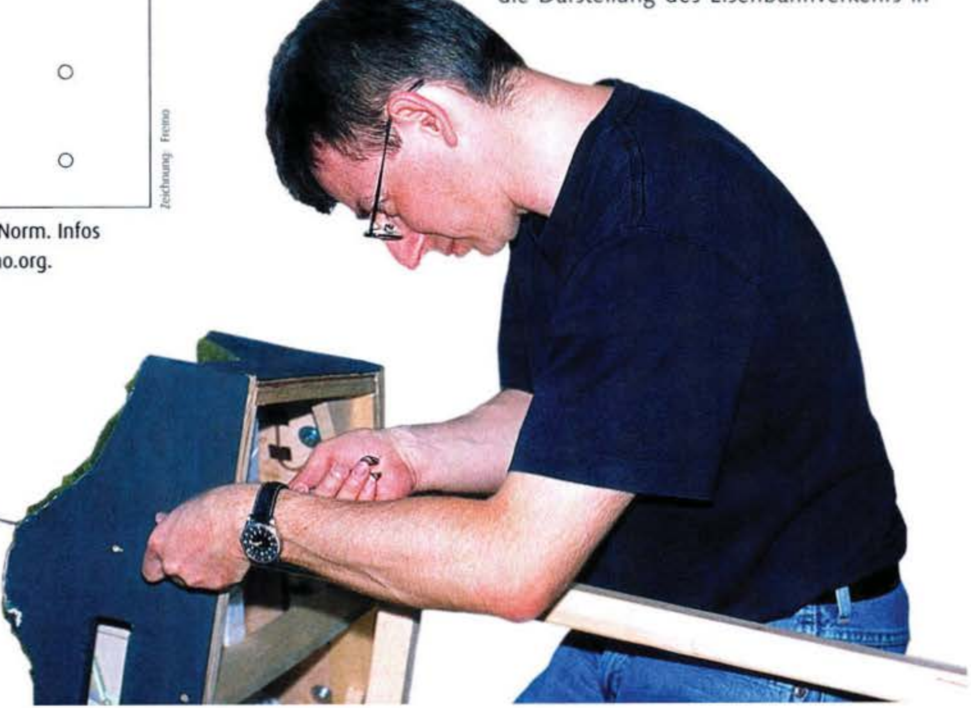


Schemazeichnung eines H0-Moduls nach Fremo-Norm. Infos gibt es im Internet unter der Adresse: www.fremo.org.

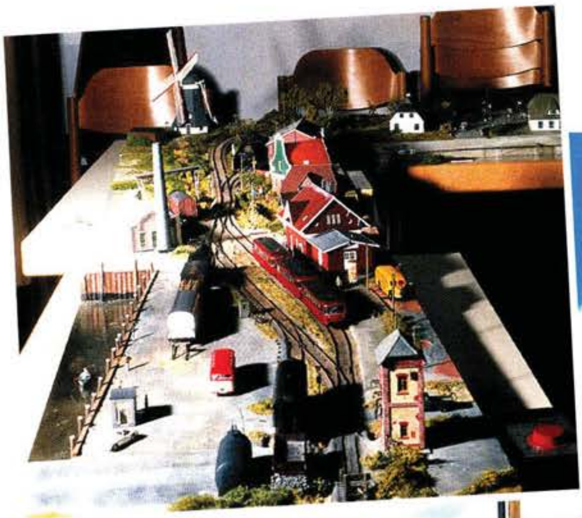
beitung der Fahrpläne erfolgt in der Regel vorab.

Auf dem von Fremo-Mitglied Peter Thomin organisierten Langener Finescale-Treffen präsentierte beispielsweise die Modellbaugruppe Dreieichbahn Teile ihrer Modulanlage nach einer realen Nebenbahnstrecke in der Rhein-Main-Region. In der Mitte des von Volker Schauß betreuten Arrangements befindet sich die Nachbildung des ehemaligen Sprendlinger Gaswerks, das vorbildgerecht einen Gleisanschluss besitzt. Neben Schaußens eigenen Zügen rollten häufig auch Gastlokomotiven auf der Anlage, die mit ihrer großen Länge zum Einsatz nicht ganz vorbildgerechter 14-Wagen-Schnellzüge reizt. Schauß brachte auch noch eine Segment-Anlage mit der Darstellung vom Nebenbahnalltag in Norddeutschland mit.

Das Langener Finescale-Arrangement stellten drei Teilnehmer mit eigenen Modulen. Thomas Langner, der mit vier Strecken- und einem im Bau befindlichen Bahnhofsmodul anreiste, konzentriert sich privat auf die Darstellung des Eisenbahnverkehrs in



Vor dem Spielspaß steht natürlich der Aufbau des Arrangements. Hier bereitet Thomas Langner sein Bogenmodul zum Einbau vor.



Motive von der Waterkant stehen auf der u-förmigen Anlage von Volker Schauß im Mittelpunkt. Gefahren wird auf Roco-Line-Gleisen.



Gleich hinter dem Hafenbahnhof findet der Betrachter das Ehepaar bei der Gartenarbeit. Die Tochter verabschiedet ihren Liebsten.

Fotos: Frickel

der Epoche IIIa. Und das auf einer Strecke mit vorbildgerechtem Gleiskörper. Sein Nachbar Stefan Seim war mit seinen beiden Modulen mit dem Bahnhof Bärwurz im Wald und einem Anschlussgleis angereist. Die weiteren Module, die teilweise noch im Bau waren, stellte Peter Thomin. Der Betrieb blieb Fahrzeugen vorbehalten, die Spurkranzhöhen von 0,3 bis 0,6 und -breiten von 0,3 bis 0,38 Millimetern aufwiesen. Bei der Radbreite beschränkten sich die Spezialisten auf Maße zwischen 1,5 und 1,72 Millimetern. Das Radsatzinnenmaß bewegte sich zwischen 15,55 und 15,7 Millimetern.

Die Verbesserung der Fahrzeugdetaillierung und der Fahreigenschaften bis hin zum aufwendigen Selbstbau hat beim Fremo schon Tradition. Eine Hand voll Fremo-Bahner erkannte die Radsätze der Fahrzeuge als die größte Schwachstelle des Rad-Schiene-Systems auf der Modellbahn. Der zunächst kleine Kreis beabsichtigte, Gleise, Loks, Wagen und natürlich auch andere Ausstattung streng maßstabsgerecht umzusetzen. Das war die Geburtsstunde von H0-Finescale im Fremo. Fremo-Mitglied Willy Kosak, Neuhaus, gilt seit einigen Jahren als Schrittmacher der maßstäblichen Umsetzung der Vorbildfahrgestelle. Unter dem Markenzeichen H0 pur vertreibt er heute diverses Zubehör um Rad und Schiene.

Bei den Treffen bilden sich die Modellbahner weiter

Auf der Langener Finescale-Anlage rollten auch Fahrzeuge mit Radsätzen nach H0T (T steht für Transition, Engl.: Übergang) und P87-Radsätzen, wie sie in Heft 1/2001 des MODELLEISENBAHNER auf Seite 78 vorgestellt wurden. Die Zielmaße richten sich dabei nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO).

In eine ganz andere Richtung zielte Sven Arved Koch mit seiner H0e-Anlage. Diese orientiert sich an keinem konkreten Vorbild. Da wartete eine grüne V 51 unter Palmen auf ihren Einsatz, während ein ehemaliger Straßenbahntriebwagen seine Runden drehte. Die steigungsreiche Strecke führt unterhalb eines großen Steinbruchs vorbei und verläuft teilweise im Tunnel. Im Bahnhof können zwei Züge kreuzen und das bei Bedarf sogar im Automatik-Betrieb. Die nette Kleinanlage hat trotzdem nur einen Platzbedarf von einem Quadratmeter! Auch die anwesenden H0-Puristen erfreuten sich an dieser etwas anderen Kleinbahn.

Neben dem Informationsaustausch, der Begutachtung fremder und eigener Werke standen auch Seminare auf dem Programm. So demonstrierte Peter Thomin am Donnerstag das einfache Abdrehen handelsüblicher Radsätze mittels Drehmaschine auf Finescale-Maße. Die Qualität der Arbeit bewies ein Radsatz dann beim späteren Anlageneinsatz. Am Freitag stellte Thomas Langner präzisen Weichenbau vor. Seine gelöteten superfeinen Selbstbau-Weichen bewährten sich auf dem Finescale-Arrangement ausgezeichnet. Während sich die ersten beiden Seminare speziell an die Finescale-Freunde wandten, beschäftigte sich das Praxisseminar „Fahren mit Wagenkarten und Frachtzetteln" quasi mit Fremo-Allgemeingut. Schließlich hat jeder Wagen einen Start- und einen Zielbahnhof und befördert zumindest zeitweise Ladegut. Auf den je nach Gattung verschiedenfarbigen Wagenkarten stehen alle Angaben zu Vorbild und Modell, die Frachtzettel informieren über Art und Masse der Ladung sowie den Bestimmungsort.

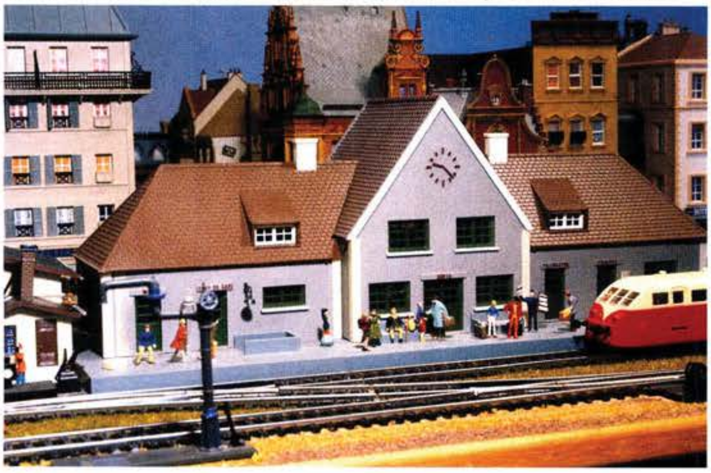
Gegen Ende der Veranstaltung riskierten die Teilnehmer noch eine Schiebefahrt von acht Güterwagen mit H0 pur-Radsätzen durch eine Kurve mit 90-Zentimeter-Radius. Die Wagen und auch Stefan Seims Baureihe 70 am Zugende waren mit Originalkupplungen und Federpuffern ausgestattet. Mit dieser erfolgreichen Demonstration der Möglichkeiten von maßstäblichen Rad-Schiene-Systemen klang das Treffen dann aus.

Jochen Frickel



„Excusez moi, Madame": Darf es vielleicht ein bisschen mehr sein? „Mais oui!" An den Markttagen herrscht buntes Treiben zwischen all den Ständen.

Gare du Nord: Der Nordbahnhof von Lusigny hat sich einen Rest der alten Zeit bewahrt. Das wissen bei Sonderfahrten auch die Dampflokfans zu schätzen.



Vive la

Ein Spontankauf und seine Folgen: Die Begeisterung für den Nachbarn auf der linken Rheinseite mündete bei Jürgen Wolter in eine ausufernde H0-Anlage. Land und Leute stehen im Mittelpunkt, die Bahn ist Beiwerk.





Sarrasani und Williams im Miniaturformat, kein Zufall: Jürgen Wolter schnupperte selbst Zirkusluft.

France!

Alles fing ganz harmlos an: „Bei einem Modellbahnhändler, an dem ich tagtäglich vorbeilief und dessen Auslagen ich zuvor kaum eines Blickes gewürdigt hatte, stand die Schweineschnäuzchen-Draisine von Jouef", hebt Jürgen Wolter an. In diesem Moment war es bereits um den Kölner geschehen, er wusste es nur noch nicht.

„In einer Art Impulskauf erwarb ich das kleine Stück, fuhr sodann zum Keller meiner Eltern, wo ich ein Gleisoval und einen Trafo aus den Beständen meiner Kindheit ausgrub", erinnert Wolter sich und ergänzt: „Dann ließ ich mir noch eine passende Grundplatte aussägen." Er hebt beteuernd die Hände: „Mehr sollte es nicht werden, bestimmt!"

Doch wie das so ist im Leben, und was wohl schon jeder Modellbahner durchgemacht hat: Auch bei Jürgen Wolter entwickelte die Infektion ihre gefürchtete Eigendynamik, hatte der Modellbahnbazillus bald von nahezu jeder Körperzelle Besitz ergriffen. „Die Leidenschaft wächst und mit ihr die Anlage", stellt Wolter rückblickend fest. „Bremsend wirkte nur die Größe von Budget, Zeit und Raum."

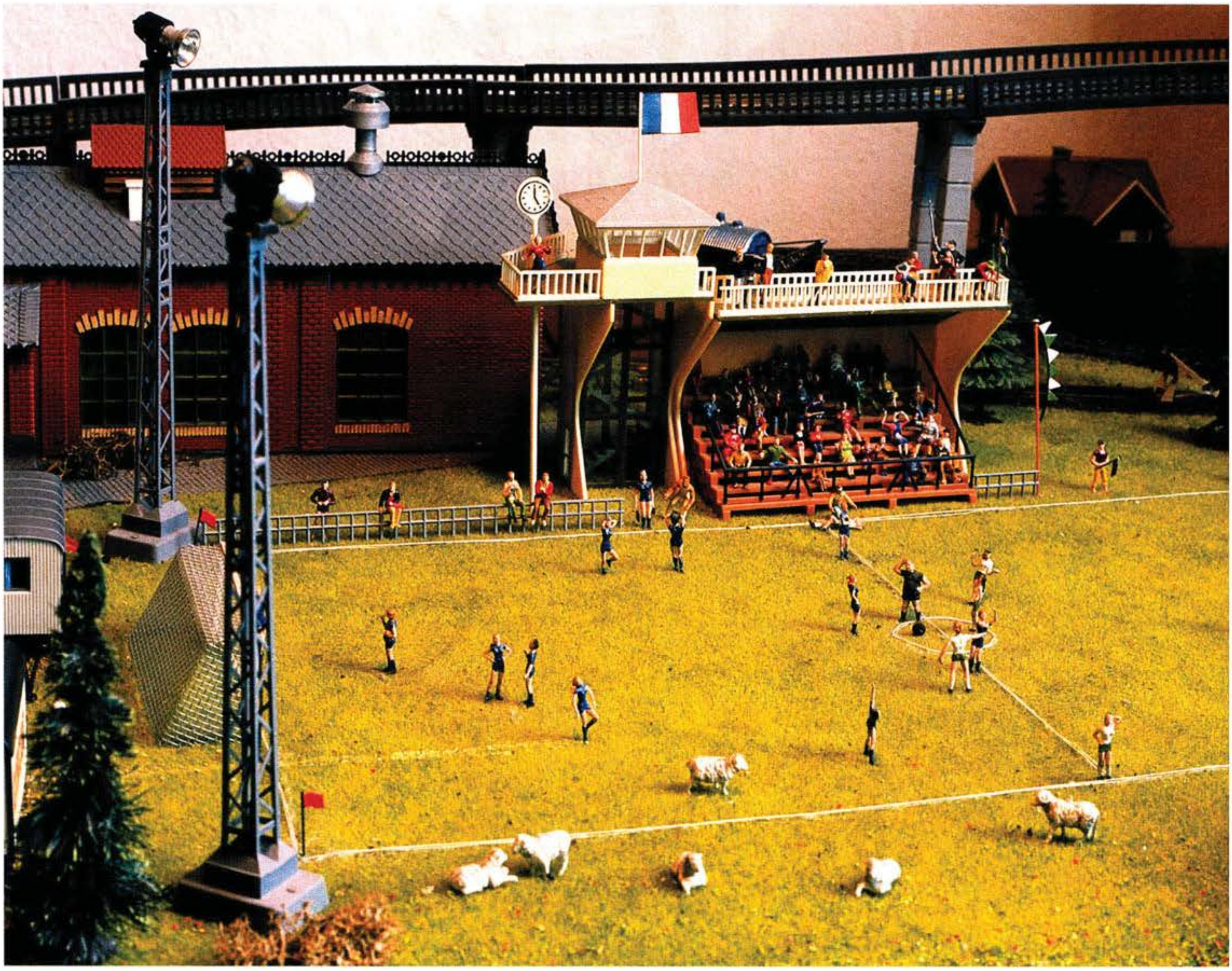
Die Urplatte wurde schon bald angestückelt, und nach jedem Umzug kam eine weitere Platte hinzu. „Zuletzt waren es drei Anlagenteile, verbunden durch eine anderthalb Meter lange Hängebrücke auf dem Fensterbrett und einen ebenso langen Bahnhof auf einem Regal", fasst der modellbahnerische Späteinsteiger das Ergebnis seiner Aktivitäten, nämlich ein beim besten Willen nicht mehr anderweitig nutzbares Zimmer, zusammen.

„Ich wollte eine französische Stadt-Landschaft aufbauen", umreißt Jürgen Wolter den Ausgangspunkt seiner Überlegungen, die Geburtsstunde der Miniaturstadt Lusigny. Der Grund? „Erstens, weil ich Land und Lebensweise mag; zweitens, weil mich das Design des rollenden SNCF-Materials sowie die spezielle Romantik der bahnbezogenen Bauten ansprach und", begründet er weiter, „weil mit dem Schweineschnäuzchen schon ein charakteristisches Exemplar seine Runden drehte."

Wie gesagt, es hatte wirklich ganz harmlos angefangen. Und dabei spielte die Modelleisenbahn selbst nicht einmal die Hauptrolle: „Die Bahn war für mich eigentlich →



Wilder Osten inklusive: Die Trabant-Niederlassung feiert mit KPF-Unterstützung den 1. Mai.



Ein Maskottchen ist ja gut und schön, aber gleich eine ganze Herde? Dem Europacup-Spiel der Damenteams des Kölner SV und des AC Lusigny droht der Abbruch.

nur Aufhänger, war Anlass zum Bau der Stadt", erzählt Wolter. Die Gleise, so der Rheinländer, „waren nur das Gerippe, an dem das für mich wichtigere Fleisch der Gebäude, Straßen und Grünanlagen hing." Folgerichtig machte sich Wolter zunächst mehr Mühe mit dem Bemalen der Figuren und dem Zusammenstellen typisch französischer Häuserzeilen als mit dem Ausbau der Bahnanlagen und der Verfeinerung des rollenden Materials. „Ich gebe zu, dass es am Schotter in, an Signalen neben und an der Oberleitung über den Gleisen fehlte, dass die Radien eng waren, die Handweichen grobschlächtig wirkten und die Jouef-Modelle auch nicht gerade zu den feinstziselierten gehörten", nimmt der frankophile Wahl-Kölner absehbare Kritik vorweg. „Sollte alles noch kommen", fügt Wolter mit einem entschuldigenden Achselzucken hinzu. Warum es dazu nicht mehr kam? Davon später.



Sonne, Wind und Kerosin: Bei der beliebten alljährlichen Flugschau in Lusigny lassen es sich die Fans nicht nehmen, ihr Picknick im Grünen zünftig neben dem Rollfeld zu inszenieren.

„Was soll's, ich hatte meinen Spaß daran, kleine und große Momente des Lebens nachzustellen", übrigens nicht ohne autobiograpische Züge, wie der diplomierte Journalist unumwunden zugibt.

Beispiel gefällig? Da wäre etwa die Europacup-Begegnung im Stadion von Lusigny: „Nachdem ich meine Diplomarbeit zum Thema Damenfußball abgeliefert hatte, baute ich das Stadion und pinselte Badende zu Kickerinnen meiner Lieblingsteams um", schmunzelt Jürgen Wolter, auch ein Freund französischer Esskultur: Die ausgezeichnete gastronomische Infrastruktur seiner Stadt-Landschaft war „aus der persönlichen Wertschätzung einer solchen" geradezu zwangs-



Fotos: Jürgen Wolter

Abschiedsstimmung: Der Abenddämmerung wird in Lusigny kein neuer Morgen mehr folgen, der letzte Zug ist abgefahren, ganz unspektakulär und ohne Ständchen; der Abbruch steht bevor.



läufig. Und die Zirkusszenen mit Sarrasani, Williams und Co.? „Das gemeinsame Lager der Zirkusse Amar und Sarrasani entstand, weil ich bei beiden Unternehmen gearbeitet hatte", verrät Wolter. Doch das wäre schon wieder eine andere Geschichte.

„C'est la vie, das pure Leben eben", meint der Mann „us Colonia", mag die rheinische Frohnatur, obwohl von Geburt ein Norddeutscher, gar nicht leugnen. Und so wird denn auch in Lusigny, der 1:87-Miniaturstadt, gelacht und geweint, gelitten und genossen, auf jeden Fall gelebt.

Während die Marktschreier und Budenbesitzer auf dem Marché Saint Germain allmählich ihre Waren einpacken, fleißige Hausfrauen und Hausmänner in den Küchen wirken, steigt im Park ein Boule-Turnier und droht dem von Funk und Fernsehen übertragenen Europacup-Spiel beim Stande von 0:0 der Abbruch: Was den Kölnern der Geißbock, scheint den Fußballerinnen des AC Lusigny das Schaf, aber gleich eine ganze Herde als Maskottchen geht nun wirklich zu weit! Auf dem Flughafenrollfeld inhalieren derweil bei der traditionellen Flugschau die Fans gierig die Kerosindämpfe und lauschen verzückt dem Klang der angeworfenen DC-3-Kolbenmotoren.

Im Bistro kippt Jean-Pierre mittlerweile seinen dritten Pastis, während Ehefrau Margaud daheim gerade einen verdächtig zufrieden dreinschauenden Schornsteinfeger verabschiedet. Und im fünften Stock des Hôtel de la Gare hebt das Zimmermädchen Louise triumphierend den Staubwedel: Das Herz des Liftboys zu erobern, war schwerer als erwartet. Lusigny ist halt in mancher Hinsicht eine Reise wert. „War", fällt Jürgen Wolter ins Wort, „denn Lusigny gibt es nicht mehr!" Es wurde abgebaut, zerlegt und eingepackt. Kein Zug mit der Aufschrift „Dernier Voyage", keine Kapelle, einen Abschiedsblues intonierend. Das Zimmer wurde für eine neue Mitbewohnerin gebraucht. Das Einpacken der Modellbahn noch vor deren Feinschliff-Vollendung war nur mehr nüchterne Arbeit.

„C'est la vie", meint Jürgen Wolter, Rückfälle eingeschlossen, mit Szenen, die das Leben schrieb. *Karlheinz Haucke*

Anlagen-Steckbrief

Dreiteilige H0-Platten-Anlage, verbunden durch eine 1,5 m lange Hängebrücke auf dem Fensterbrett und einen 1,5 m langen Bahnhof auf einem Regal

Maße: 2,5 x 1,2 m; 1,5 x 0,2 m; 1,2 x 0,7 m; 1,5 x 0,3 m; 2,6 x 0,9 m

Erbauer: Jürgen Wolter

System: Zweileiter-Gleichstrom

Epoche: III

Gleislänge: Zirka 50 m

Gleismaterial: Jouef, Lima

Rollendes Material: Jouef, Roco, Lima und Rivarossi

Betrieb: Analog

Bauzeit: Mit Unterbrechungen 6 Jahre

Vorbild: Kein konkretes, SNCF-Betrieb allgemein, Darstellung französischer Lebensweise

Anlagenthema: Zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenstrecke inmitten französischer Stadt-Landschaft

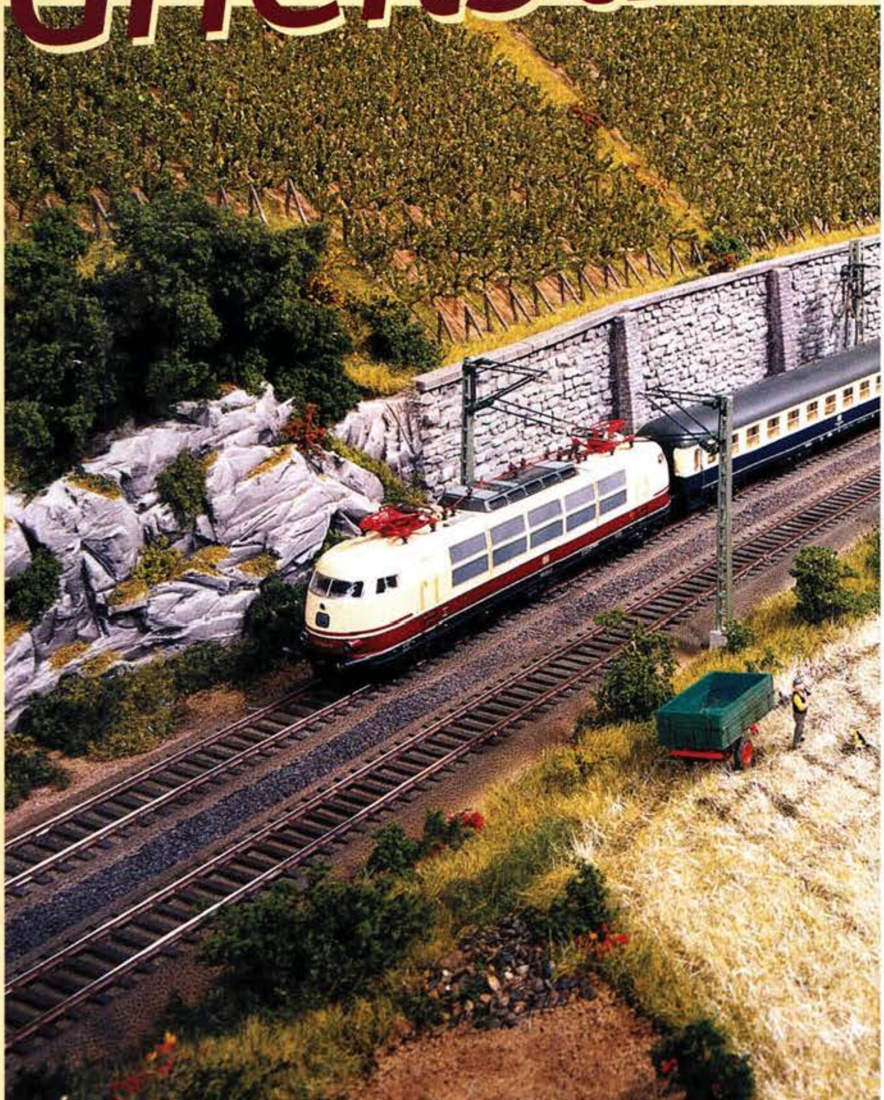
Besonderheiten: Eisenbahn nur Rahmen für Szenen mit autobiographischem Bezug



Die Hauptanlage mit Zentralstation und Altstadt: Die Eisenbahn ist nur Rahmen fürs bunte H0-Leben.



Kindheitstrau



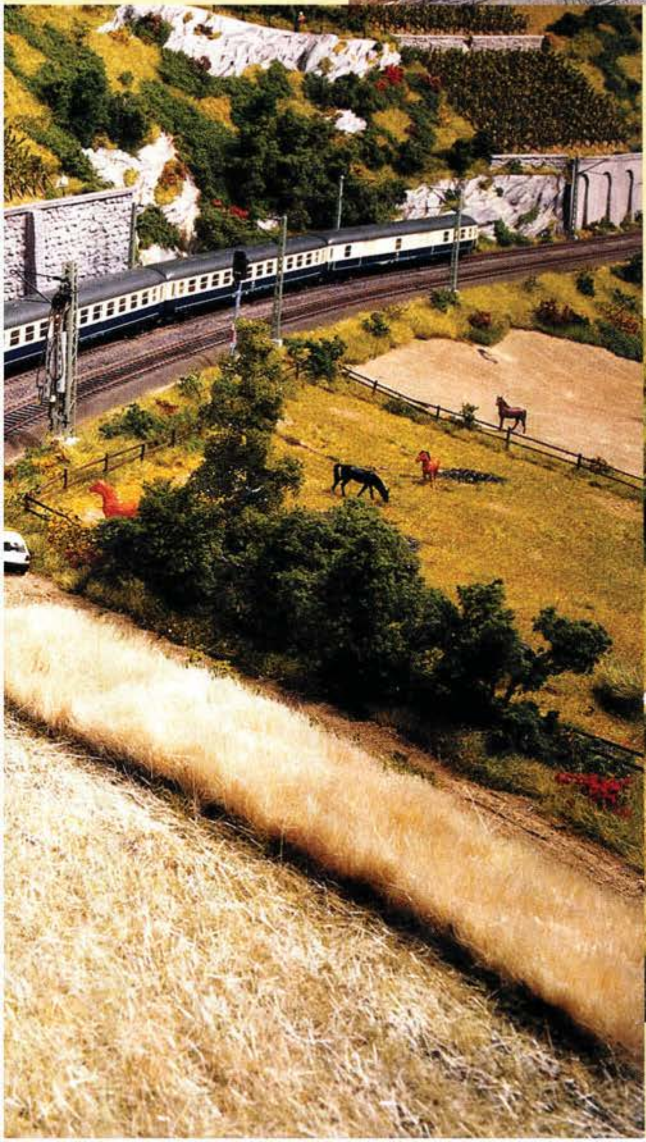
Wer träumt nicht von einer riesigen Anlage, auf der die Züge über großzügig angelegte Trassen in einer herrlichen Landschaft rauschen? Doch kaum jemand hat genug Platz und die erforderliche Ausdauer, neben dem Beruf einzig in der Freizeit und mit Unterstützung der Familie den Traum zu realisieren. Eine solche H0-Anlage entsteht im „Lok Land“ in Selbitz. →

eim Blick über die Anlage ntdeckt man immer wieder leine Szenen, die alltägliche eschichten erzählen. Auch etails wie Reifenspuren im ofsand sind nicht vergessen vorden. Die Gestaltung des auernhofes ist allerdings och nicht abgeschlossen.



An die romantische Nebenbahn schmiegt sich ein kleiner Ort mit Bahnhof. Die fränkischen Gebäude sind aus dem Programm verschiedener Hersteller ausgesucht worden. Mit Farben haben sie ein realistisches Aussehen erhalten. Besonders großzügig wirkt die Bahnhofstraße.

m



Die Züge drehen ihre Runden durch eine weitläufige Landschaft mit typischen Motiven aus dem süddeutschen Mittelgebirgsraum. Die Anregungen zur Gestaltung der Gleichstrom-Anlage sammelt Berthold Rakowitz auf seinen zahlreichen Reisen.

So wie die Natur nicht monoton ist, so vielfältig ist auch die Landschaft im „Lok Land". Die auf den Wiesen senkrecht stehenden Gräser sind mit einem Elektrostat-Gerät von Heki aufgetragen worden. Interessant wirkt die erst teilweise gemähte Wiese.



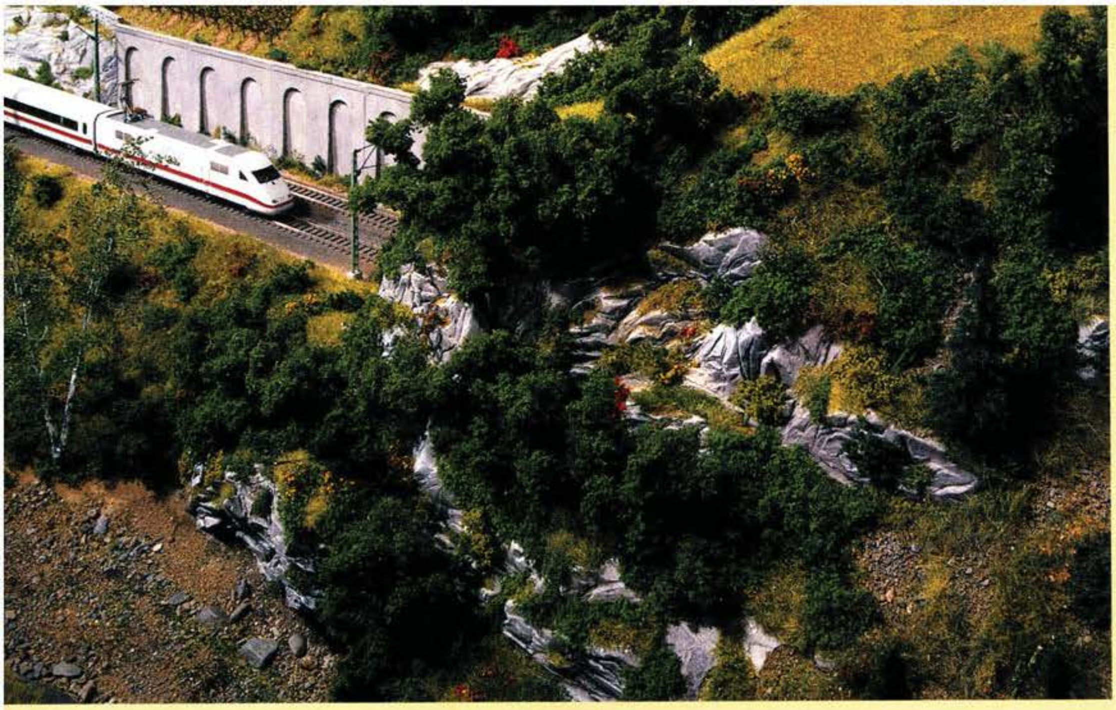


Der Blick in das Flusstal offenbart die Handschrift des Erbauers. Harmonisch fügen sich Bach und Vegetation zusammen. Der Untergrund der Feldwege und des Bachbetts besteht aus Natursand, das fließende Wasser wird durch Gießharz simuliert.

Geruhsam geht es auf den Straßen zu. Kraftfahrzeuge aus den 50er und 60er-Jahren des 20. Jahrhunderts prägen den Verkehr. Gehweg und Kopfsteinpflasterstraße bestehen aus Gips und entstanden aus Gummiformen von Spörle.

Die großzügige Brücke besteht aus drei Kibri-Bausätzen. Pfeiler und Brückenköpfe sind aus Holz gefertigt und mit Strukturplatten verkleidet worden. Den Waldrand säumen Einzelbäume, in der Mitte stehen dagegen aus Heki-Flor geschickt geformte Bäume.

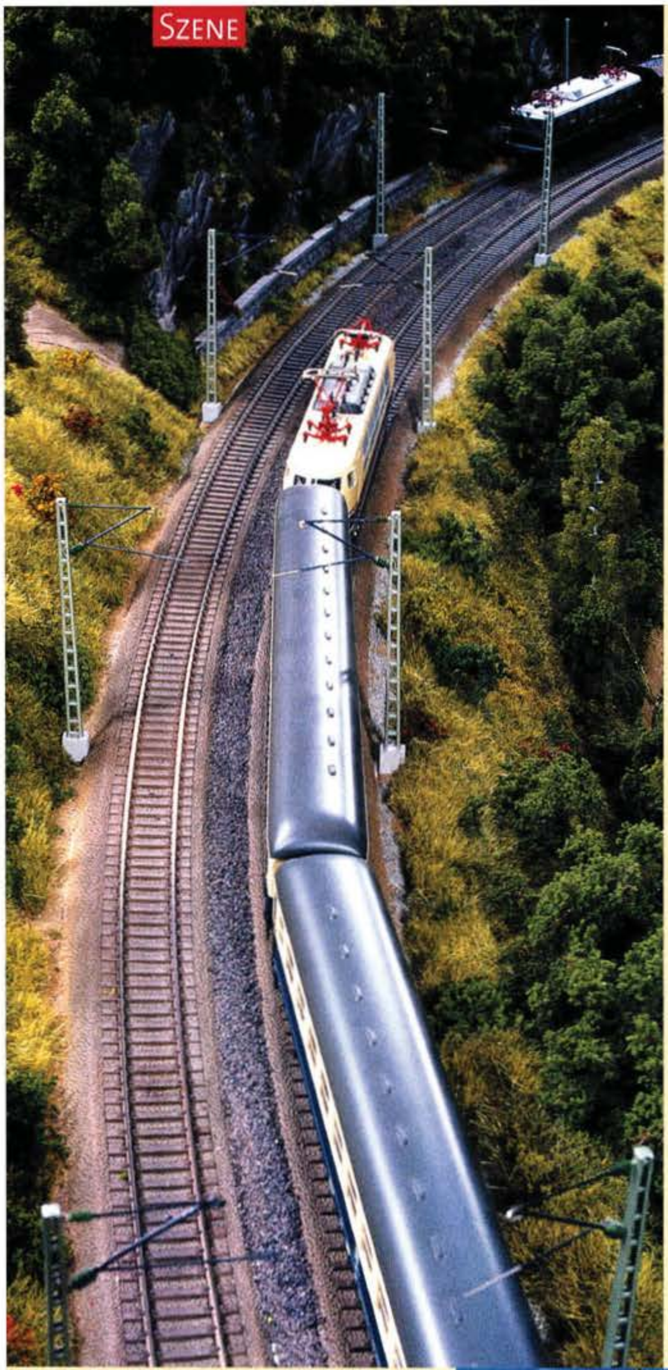




Eine harmonische und in den Details von Mutter Natur abgeguckte Modelllandschaft ist zum Markenzeichen vom „Lok Land" geworden. Beachtenswert ist auch die Unterschneidung der Felswand durch den Fluss. Noch fehlt das Wasser. Die Felsen bestehen aus Gips.

Einblick für eine perfekte Natur





Betriebsalltag im „Lok Land"



In den beiden großen Gleiswendeln herrscht reger Zugbetrieb. Die Wendeln dienen gleichzeitig als zusätzliche Schattenbahnhöfe für die Hauptstrecken.

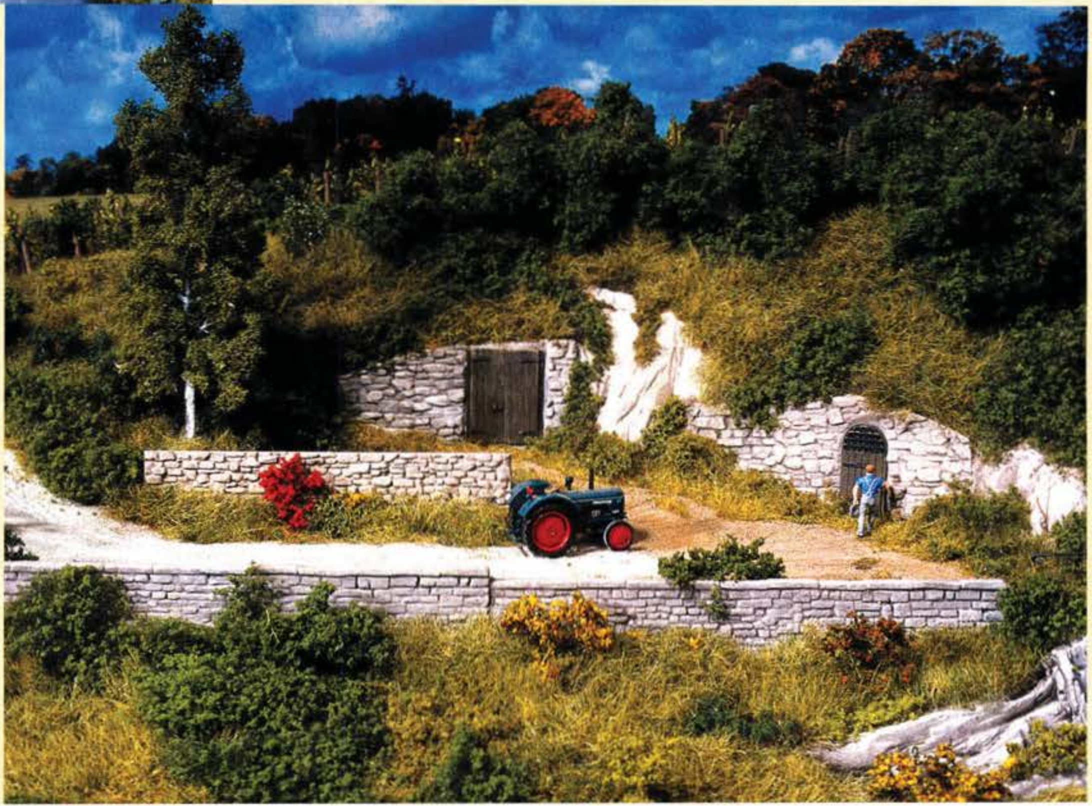


Im „Lok Land" wird noch viel gebaut – ideal für Besucher, die Tipps und Anregungen für ihre eigene Anlage mit nach Hause nehmen wollen. Hier entsteht gerade ein Flussbett.



Berthold Rakowitz, der Erbauer des „Lok Lands", sitzt während der Öffnungszeiten oft selbst an den Pulten und führt Regie. Dank der ausgeklügelten Blockstellenautomatik läuft alles reibungslos.

Großzügige Gleisradien und leicht überhöhte Kurven lassen Züge mit langen D-Zug-Wagen in den Kurven elegant erscheinen. Die Masten für die Oberleitung stehen bereits, die Elektrifizierung erfolgt aber erst in den kommenden Monaten.



Der Eingang zur Unterwelt: Hinter dem verschlossenen Tor verbirgt sich ein kostbares Weinlager. Durch die Verwendung verschiedener Begrünungsflocken und Gräser entsteht ein realistisch aussehender, mit Unkraut und Büschen verwilderter Hang.

Fotos: Markus Tiedtke

www.bahndirektor.de

Der Traum vieler: Einmal Bahndirektor sein

Vier Internet-Experten und Kenner des Systems Eisenbahn laden zum Wettbewerb auf virtuellen Schienensträngen ein.

• Die Grenzen der virtuellen Welt werden schmerzhaft spürbar: Bei der Anmeldung einer neuen Bahngesellschaft für das Internetspiel Bahndirektor erhält man von der Spielleitung ein Startkapital von fünf Millionen Mark – aber leider nur virtuelles Geld. Andererseits kostet das Spielen außer den Online-Kosten keinen Pfennig. Jeder Internet-Bahndirektor kann sich an den angebotenen Ausschreibungen für Zugleistungen beteiligen. Dafür muss er die entsprechenden Loks vorhalten und diese regelmäßig zur Ausbesserung schicken. Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke können gekauft, verkauft oder vermietet werden. Elektrifizierungen können durchgeführt werden, allein oder in Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahngesellschaften. Aber auch die Gastronomie auf den Bahnhöfen und in den Zügen ist zu bewältigen. Damit die Nachbildung der Wirklichkeit komplett wird, sind auch noch eine Bank, Versicherungen und die Börse mit von der Partie. Mithin kann der Spielteilnehmer sich hier wirtschaftliches und eisenbahntechnisches Grundwissen aneignen, bei Verstößen gegen allfällige Regelungen werden Strafgebühren fällig. Deshalb sollte ein am Mitspielen Interessierter sich zuerst einmal mit dem Regelwerk und mit den Spielmitteln vertraut machen. Denn für die vier Mitglieder der Spielleitung des Bahndirektors ist es „immer noch ein schönes Hobby – nicht mehr und nicht weniger". So steht es in der Geschichte des Spieles geschrieben. Und für diesen Zweck bieten die Bahndirektoren den Mitspielern immerhin ein Vergnügen mit Anspruch. Das Spiel vereint viele Kommunikationsmöglichkeiten des Internet, so E-Mail, Anzeigenseiten und Diskussionsforen, um die Komplexität einer funktionierenden Eisenbahn auch in der Welt der Bits und Bytes ausreichend gut darstellen zu können.



www.muehlenroda.de

Hilfe für Digital- und Modulbahner

Fremo-Mitglied Armin Mühl aus Rheine baut den Bahnhof Mühlenroda im Vogtland. Die recht humorvoll gestaltete Site stellt Projekt und Erbauer vor.

• Aber nicht nur der Bahnhof Mühlenroda wird ausführlich beschrieben, sondern eine Vielzahl weiterer Informationen sind hier erhältlich: Unter anderem werden allgemeinverständlich DCC-Steuerungen (Digital Command Control) erklärt mit Kurzübersicht der verwendeten Protokolle, einem Systemvergleich, und einem Herstellerverzeichnis. Mühl zeigt den Einbau von Lokdecodern und gibt Tipps zur Decoderauswahl sowie eine Bedienungsanleitung für den Walk-Around-Regler FRED von Uhlenbrock, der in Zusammenarbeit mit Fremo entworfen wurde. Außerdem findet man Schaltpläne für Modulanlagen und eine Vielzahl hilfreicher Links. Hier handelt es sich um eine praxisnahe Website eines Modellbahners für Modellbahner.

www.2mm.org.uk

Exzentrischer Maßstab

Fast möchte man sagen, die spinnen die Briten, und ein bißchen exzentrisch sind sie ja bekanntlich auf der Insel: Finescale im Maßstab 1:152.

• In Großbritannien wird die bekannte Baugröße N im Finescale-Maßstab 1:152 gebaut und schon seit über 30 Jahren kommt hier ein gegenüber den kontinentaleuropäischen Maßvorgaben ungleich feineres Rad-Schiene-System zur Anwendung. Die Proportionen entsprechen dabei den bekannten RP-25-Profilen im H0-Sektor. interessanterweise funktioniert das Ganze auch im rauhen Ausstellungsbetrieb. Auf dieser selbstverständlich englischsprachigen Website findet sich als Beweis dafür eine sehr umfangreiche Bildergalerie von Fahrzeugmodellen und Anlagen nach britischem Vorbild. Diese Bilder sind vielleicht in der Lage, die hierzulande noch weitverbreiteten N-Breitreifen-Fetischisten von feineren Strukturen zu überzeugen.

www.rail-info.ch

Schmale Spuren in Heidiland

Die Schweizer Schmalspurbahnen und kein Ende: Auf dieser Website erhält der Neugierige nützliche Informationen zu den meisten Bahnen in Heidiland.

• Die meisten Schmalspurlinien, und in der Schweiz gibt es nicht wenige, werden hier ausführlich beschrieben. Dabei gehen die Autoren sowohl auf die Geschichte als auch auf den heutigen Stand ein. Ein mit reichlich Bildern ausgestatteter Überblick über die eingesetzten Fahrzeuge fehlt natürlich auch nicht. Die berühmten Vorbilder wie RhB, MOB, FO, BVZ und viele mehr, die selbst im Netz vertreten sind, können durch einen Hyperlink einfach angeklickt werden. Auf einer Karte der Schweiz sind die einzelnen Schmalspurstrecken eingezeichnet und benannt. Somit ist rail-info.ch auch für diejenigen empfehlenswert, die vielleicht auf die Idee kommen, ihren diesjährigen Eisenbahnurlaub im Land der Eidgenossen zu verbringen.

MODELLBAHN AKTUELL

WERKSSCHLIESSUNG

Arnold macht dicht!

● Letztes Jahr noch die große Jubiläumsfeier zum 40-jährigen Bestehen der Spur N bei Arnold und jetzt das unerwartete und vollkommen überraschende Aus für den Standort Mühlhausen und vielleicht auch für die Marke Arnold: Bei einer plötzlich einberufenen Betriebsversammlung am Montag, 28. Mai 2001, erfuhren die 65 Mitarbeiter aus der Oberpfalz von ihrer baldigen Arbeitslosigkeit. In einer dünnen Pressemitteilung erklärte das italienische Rivarossi-Hauptquartier, dass aufgrund eines hohen Schuldenstandes gegenüber dem Mutterkonzern, hoher Verluste und zu großer Lagerbestände der Standort Mühlhausen aufgegeben werden müsse. Nachdem die Rivarossi-Gruppe erst 1995 einstieg und die Konkursmasse Arnold übernahm, trifft es den traditionsreichen Modellbahnhersteller nun erneut. Im vergangenen Herbst wurde die Geschäftsführung bei Rivarossi ausgetauscht und seither scheint ein anderer Wind zu wehen. Auf der vergangenen Nürnberger Spielwarenmesse waren die Firmen aus der Rivarossi-Gruppe bereits durch ein sehr schlankes Neuheitenprogramm aufgefallen und der Sparkurs ließ sich bereits erkennen. Dass es aber bis zur Standortaufgabe gehen würde, war nicht zu ahnen. In der Presseerklärung wird nicht mit einem Wort auf das Schicksal und die Zukunft der Arnold-Mitarbeiter eingegangen, von denen die meisten bereits Mitte der 90er-Jahre um ihren Arbeitsplatz fürchteten und denen jetzt das geschieht, was ein echter Konkurs nicht schaffte: Stempeln gehen! Der Konzern spricht zwar davon, dass die Marke Arnold weiter bestehen solle, jedoch wird keine Aussage darüber getroffen wo, wann und mit welchem Programm die Produktion weitergeht; in Deutschland jedenfalls nicht. Das Vertrauen in den Pionier der Spur N dürfte verspielt sein, wenn nicht schnellstens klare Aussagen zur Zukunft getroffen werden. Des einen Leid ist des anderen Freud: Die verbliebenen Großserienhersteller sind einen Konkurrenten wohl los. Schade ist es um die engagierten Mitarbeiter in Mühlhausen und ihre qualitativ guten Produkte. *al*


Foto: Rainer Albrecht

Die goldenen Zeiten sind vorbei, und die Sonne geht bei Arnold endgültig unter.

RUND 35000 BESUCHER

Dritter Modellbahntreff in Göppingen ein voller Erfolg

● Märklin rief und alle kamen. Rund 35000 Besucher strömten am 5. und 6. Mai zum dritten Internationalen Modellbahntreff in die schwäbische Stauferstadt. Früh aufstehen musste, wer am ersten Tag einen Höhepunkt erleben wollte: Die Autogrammstunde des Eisenbahn-Romantik-Moderators Hagen von Ortloff. Von 9 bis 11 Uhr wanderten über 1000 Autogrammkarten über den Tresen am ER-/MEB-Stand in der Hohenstaufenhalle. Die stand ansonsten ganz im Zeichen der Baugröße H0. Weitere fünf Veranstaltungsorte konnten die Modellbahntreff-Besucher mit-



Viel Modellbahn in der Hohenstaufenhalle, wo sonst die Göppinger Handballer um Punkte kämpfen.

TRIX/MÄRKLIN

Aus für Express-Gleise

● Nun ist es offiziell, die Trix-Profi-Club-Mitglieder erfuhren es zuerst: Das Trix-Express-Gleissortiment wird nicht mehr produziert. Damit sind anderslautende Gerüchte wie die Auslagerung und Weiterproduktion in Sonneberg definitiv vom Tisch. Erstmals räumte man nun auch seitens Märklin/Trix ein, dass Hauptgrund für die Produktionseinstellung die schadhaften Formen und Werkzeuge, fast durchweg aus den Jahren 1963 und 1964, sind. Ob unter diesen Umständen ein möglicher Lizenznehmer zu finden wäre, scheint zweifelhaft.

TILLIG

Tillig bezieht Stellung zur Übernahme von Sachsenmodelle

● Wenn die kleineren Spuren die größeren schlucken, sorgt dieser Anlass durchaus für Unruhe in der Modellbahn-Szene. Die Übernahme des H0-Herstellers Sachsenmodelle durch den bekannten TT-Fabrikanten Tillig ist Anlass genug für ein kurzes Interview zur weiteren Zukunft von Sachsenmodelle.

Die Firma Tillig kennt man eigentlich als Hersteller von TT-Modellbahnfahrzeugen. Welche Ziele verfolgen Sie mit der Übernahme der H0-Firma Sachsenmodelle?

Tillig bleibt unverändert der führende Anbieter in TT, Sachsenmodelle ist ein zweites Standbein, durch Kooperation wird es Synergieeffekte geben.

Haben Sie geplant auch ältere Modelle, die nicht mehr im Angebot von Sachsenmodelle sind, etwa die Doppelstockeinheiten DBz/DBv, wieder in das Programm aufzunehmen oder konzentrieren Sie sich auf die Modelle der letzten Fertigung?

Das Produktionsprofil geht von dem aktuellen Programm aus. Für 2002/2003 sind noch keine Entscheidungen über die Neuheiten beziehungsweise Wiederauflagen getroffen worden.

Welche Pläne haben Sie in bezug auf das Produktionsprofil der übernommenen Firma?

Das Profil wird im Prinzip beibehalten mit dem Schwerpunkt H0-Wagenmodelle in guter Qualität.

In letzter Zeit gab es öfter Probleme mit der Qualität der Zittauer Produkte. Was gedenken Sie, in dieser Hinsicht zu unternehmen?

Die Qualitätsstandards und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen wurden sofort von Tillig übernommen. Die Lackierung und Dekoration werden umgehend verbessert.



Eine wertvolle Fuhre auf dem Weg nach Göppingen: V 200 002 und der auf Flachwagen verladene Adler-Zug.

tels Pendelbus erreichen. In der Stadthalle waren die kleinen Spuren N und Z untergebracht. Dort konnte man auch eines der Märklin-Seminare besuchen, die zu verschiedenen Themen praktische Tipps und Anregungen zu bieten hatten. Heiß her ging es in der Eissporthalle. Neben der Live-Steam-Anlage in Spur 1 fanden dort die schon traditionellen Läufe zur High-Speed-Weltmeisterschaft statt. Gewonnen hat das Porsche-Lehrwerkstatt-Team, dessen Gefährt 70,6 km/h erreichte. Alles neu macht bekanntlich der Mai. Getreu diesem Motto fand die Wiedereröffnung des umgebauten Märklin-Museums am Modellbahntreff statt. Neben einer Erweiterung auf 750 Quadratmeter erfuhr der historische Bereich eine gründliche Überarbeitung. Original-Live-Steam satt gab es im Bahnhof der schwäbischen Modellbahn-Metropole zu erleben – mit Pendelfahrten, gezogen von 751118, einer 50.35 und 64419, sowie mit den unter Dampf stehenden S 3/6 18478 und 941538. Uneingeschränkter Star bei den Besuchern: Der „ADLER", der vom DB-Museum für Pendelfahrten angemietet worden war. Die Rest-DB, bei den ersten Treffs gut vertreten, teilte kurzfristig mit, man wolle rund 40000 Mark für die Ausstellung einer Fernverkehrslok.



Fotos: WS

Hagen von Ortloff hatte in Göppingen alle Hände voll zu tun.

Unverschämt, kann man da nur sagen, und die Veranstalter verzichteten dankend auf das freundliche Angebot. Imagepflege hat das Unternehmen Zukunft offenbar nicht mehr nötig. Es ging dann auch ohne, die Besucher zeigten sich trotz der Missgunst des Wettergotts durchweg zufrieden. Neidlos müssen Freunde und Feinde des Göppinger Marktführers anerkennen: Märklin tut viel, um das Hobby im Bewußtsein der Menschen zu halten. Und davon profitiert am Ende schließlich die ganze Modellbahnszene. *WS*

! MESSE-Kalender

5.-7. Oktober 2001:
Modell & Hobby, Messegelände, Leipzig.

16.-18. November 2001:
Modellbauwelt Hamburg.

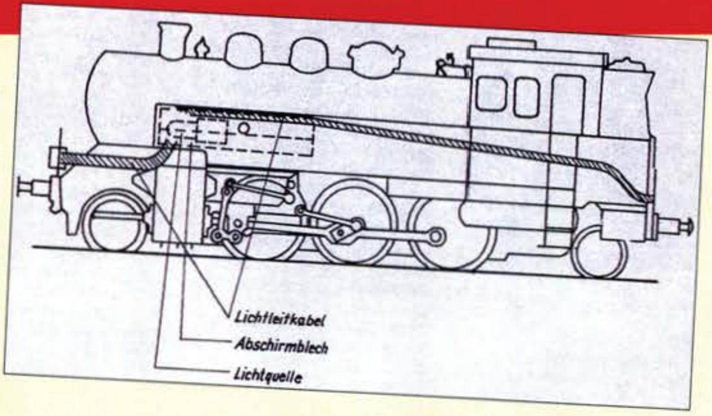
28. November - 2. Dezember 2001:
19. Internationale Modellbau-Ausstellung München.

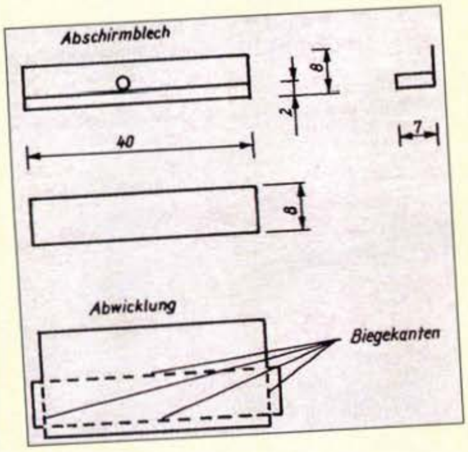
30. November - 2. Dezember 2001:
EURO-Modell, Messezentrum Bremen.

•••• Im Rückspiegel entdeckt ••••

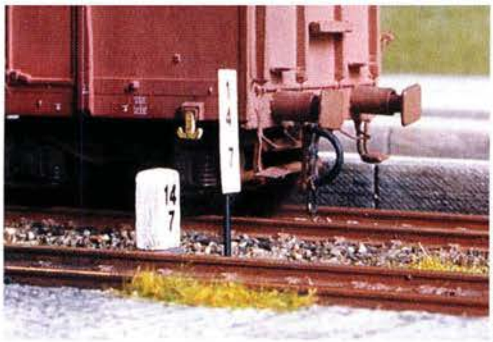
VOR 13 JAHREN: Beleuchtung

●Wer heutzutage die Beleuchtung seiner modernen Lokmodelle noch verbessern will, der wird sich meist darauf beschränken, vorbildgerechte Laternen anzubringen oder auf digitalem Weg das Licht ein- und ausschaltbar zu machen. Vor 13 Jahren waren noch mehr Modelle älterer Produktion im Umlauf, deren Lichtanlage durchaus verbesserungswürdig war. Das Problem bei alten Fahrzeugen war entweder der vollständige Mangel einer Beleuchtung oder, wenn es eine gab, die überdimensionale Größe der Glühbirnchen. Der Lösungsansatz für Fahrzeuge dieser Art ist die Verwendung von Lichtleitern und eine zentral eingebaute Lichtquelle, was modernem Standard entspricht. Der Umbauvorschlag vor 13 Jahren bezog sich auf einen Bubikopf in H0 ohne Beleuchtung. Die Laternen werden zunächst mit einem 2mm-Bohrer aufgebohrt und weiß lackiert. Der Lichtleiter wird von innen in die Laternen geklebt. Die eigentlichen Lichtquellen sind zwei 12Volt-Steckbirnchen, die in den Wasserkästen der Dampflok Platz finden. Es ist nun nötig, die Lichtleiter so zu befestigen, dass sie möglichst unauffällig von den Glühbirnchen bis zu den Laternen reichen. Ferner müssen die Glühbirnchen noch von unten mit einem gewinkelten Abschirmblech verdeckt werden, um eine ungewollte Triebwerksbeleuchtung zu vermeiden. Dieser Umbau läßt sich auch bei ähnlichen Fahrzeugen wie den Baureihen 80 und 86 vornehmen. Trotzdem ist es doch angenehm, dass bei den meisten heutigen Fahrzeugen das Problem der Beleuchtung werkseitig bereits zufriedenstellend gelöst ist.





VORSCHAU


Foto: Karsten Naumann

Maßvolle Messkünste

Sie gehören beim Vorbild zur Strecken-Grundausstattung: Kilometersteine und -tafeln. Ihr Nachbau ist einfach und bereichert die Modellbahn.

Tierisch starke Preußinnen

Erst vor 20 Jahren endete der Planeinsatz für die bulligen Fünfkuppler der Baureihe 95.0. Letztes Refugium der vormals preußischen T20 war das Thüringer Bw Probstzella bis zur Ankunft der 119.


Foto: Paul Werner

Außerdem

Geburtstagsständchen
Die 80-jährige Schweizer Stangen-E-Lok Be 4/6 12320 wird festlich herausgeputzt.

Großspuriger Rangierer
Märklins V60 der Königsklasse lässt sich beim harten Praxistest auf Herz und Nieren prüfen.

Eine Frage des Platzes
Vorbild und Modell: Flügel- und Lichtsignale bringt Dirk Rohde an Nebenstrecken in Positur.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das August-Heft erscheint am 18. Juli bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Rudolf Beyer, Sammlung R. Heinrich

Rohstoffe aus dem Mülsengrund

Streckenabbau zur Rohstoffgewinnung: Das war 1951 auch das Todesurteil für die schmalspurige Mülsengrundbahn Mosel – Ortmannsdorf.


Foto: Gerald Bendrien

Mit Dampf durch Ungarns Puszta

Auf Piroschkas Spuren wandelt, wer zur rechten Zeit das Abenteuer Eisenbahn in Ungarn sucht. Unter Volldampf von Balatonfüred nach Szekesfehervar ist jede Reise wert.

Zimmer frei für die Toskana

Das nicht alltägliche Anlagenthema hat Frank Tinius aus dem Urlaub mitgebracht: Seine Toskana in 1:87 ist ein Meisterwerk.


Foto: Andreas Stirl

IMPRESSUM

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Jochen Frickel, Klaus Habermann
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Andrea Zaicescu, Katrin Büttner

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE
Jörg Hajt, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: DM 6,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 69,60
Schweiz: sFr 69,60. Österreich: öS 522,-
EU-Länder: DM 89,60
Andere europ. Länder: DM 99,80
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
BechtleDruckZentrum
Esslingen. Printed in Germany

VERTRIEB
Motor-Presse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiter: Carsten Bubeck

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 18, gültig ab Heft 1/2000. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Der Freistaat Bayern informiert:

Bayern für 40.- DM!





Mit dem neuen *BAYERN-TICKET* oder dem **Schönes-Wochenende-Ticket** für nur 40.- DM fährt eine ganze Familie mit Nahverkehrszügen im *BAYERN-TAKT* quer durch den Freistaat. In die Berge, an die Seen, zu Kultur, Brauchtum und Festen.

Fragen Sie in den Bahnhöfen nach dem aktuellen Sommer-Prospekt **"Freizeit im *BAYERN-TAKT*"**. Darin finden Sie viele interessante Ausflugsziele.

Fahrplan- und Tarifinformationen unter Tel. 018 05/99 66 33. Informationen zum *BAYERN-TAKT* im Internet unter **www.bayern-takt.de** oder direkt von uns, der BEG in München, im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie.

BAYERN TAKT

beg Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH · DB · BOB · KVG · REGENTAL BAHNBETRIEBS-GmbH · Vogtlandbahn GmbH · MVV · VGN · Bayern

WILLST DU FAHREN, SANFT UND LEISE,

stillvergnügt auf Deiner Reise, mit der Bahn auf trautem Kreise,

HEISST DIE WAHL NUR: ROCO GLEISE,



denn das unter dem Markennamen ROCO LINE erhältliche Gleissystem ist allererste Wahl. Überzeugen Sie sich selbst von den unübertroffenen Vorteilen, die ROCO LINE bietet:

– Klare Geometrie – wenig Systemteile, aber vielfältige Kombinationsmöglichkeiten – exakt maßstäbliches Schotterbett – zukunftsweisendes 2,1-mm-Schienenprofil – trittfest, Modellbahnspaß auf dem Fußboden ebenso wie im gehobenen Anlagenbau – intelligente Details vom in die Bettung einklipsbaren Weichenantrieb bis hin zur digital fernsteuerbaren Weiche – u.v.a.m.



Für Spezialisten gibt es ROCO LINE auch ohne Bettung – zum Selbsteinschottern!

Und der absolute Höhepunkt von ROCO LINE: die Drehscheibe! Mit ihr lassen sich ab 9° aufwärts in 1°-Schritten (!) bis zu 40 Gleisabgänge verwirklichen, wobei die Drehrichtung vorgewählt werden kann.

Aber die Drehscheibe – übrigens einem 22-m-Vorbild nachempfunden – kann noch viel mehr und ist auch für das Mittelleiter-Wechselstrom geeignet.

Art.-Nr. **42615**, **Modelldrehscheibe** mit Elektro-Unterflurantrieb und Steuergerät – für Gleich- und Wechselstrombetrieb.

e-mail: roco@roco.co.at

Internet: www.roco.co.at

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
GMBH
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN
GmbH
CH-9445 Rebstein
Balgacherstrasse 14

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

Roco ®